AEROPORTO BOLZANO - DOLOMITI

Istanza per l'ottenimento della gestione totale

Piano degli interventi
Piano degli investimenti
Piano economico - finanziario

Rev_10 del 31 Ottobre 2012

PROGETTISTI

ONEWORKS:

Giulio De Carli con M. Gallina, Enrica De Paulis, R.Moretton

INDICE

LISTA ABBREVIAZIONI 4
PREMESSA 5
1 GENERALITÀ 5
2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO 5
PARTE PRIMA - QUADRO CONOSCITIVO 7
3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE 7
4 INQUADRAMENTO URBANISTICO 8
4.1 Il Piano Urbanistico Comunale 8
4.2 Il Piano Paesaggistico 9
5 INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE 10
5.1 Sistema stradale 10
5.2 Sistema ferroviario 10
5.3 Gli interventi infrastrutturali di rilevanza nazionale in corso e programmati 10
6 STORIA E AMMINISTRAZIONE DELL'AEROPORTO 11
6.1 La società di gestione dell'aeroporto di Bolzano 11
6.2 Consistenze delle proprietà 11
7 INFRASTRUTTURE AIRSIDE 12
7.1 Reference Code 12
7.2 Piste e aree di sicurezza 12
7.3 Il piazzale aeromobili 12
7.4 Vie di rullaggio 12
7.5 Viabilità di servizio 13
7.6 Vigili del Fuoco 13
7.7 Enti ATC e radioassistenze 13
7.8 Procedure 13
7.9 AVL – Aiuti Visivi Luminosi 14
7.10 Operatività e ostacoli 14
7.11 Aeromobili 14
8 ACCESSIBILITA' E SOSTA 15
9 INFRASTRUTTURE LAND SIDE 17
9.1 Terminal Passeggeri 17
9.2 Altre infrastrutture land side 18
10 SERVIZI AEROPORTUALI 18
..... 18
..... 18
10.1 Servizi di handling 18
10.2 Depositi carburante 18
10.3 Accessibilità agli edifici di servizio 18
11 SERVIZI TECNOLOGICI, RETI E IMPIANTI 19
11.1 Energia elettrica 19
11.2 Rete Acquedotto 19
11.3 Rete AVL 19
11.4 Fognatura, depurazione, raccolta acque meteoriche 19
12 CRITICITA' DELLE ATTUALI INFRASTRUTTURE 19
PARTE SECONDA - QUADRO PREVISIONALE 21

13 IL BACINO DI UTENZA 21
14 IL TREND DI TRAFFICO 24
14.1 Traffico passeggeri 24
14.2 Movimenti 26
14.3 Riepilogo dati di traffico 2000-2011 27
14.4 Destinazioni e Compagnie aeree 28
15 PREVISIONI DI TRAFFICO PER L'AEROPORTO DI BOLZANO 29
16 FABBISOGNO DI INFRASTRUTTURE 31
16.1 Traffico nell'ora di punta 31
16.2 Riempimento medio aeromobili 32
16.3 Fabbisogno Air side 33
16.4 Fabbisogno per il land side 34
16.5 Quadro sintetico delle previsioni di traffico e dei fabbisogni infrastrutturali 35
17 CONFIGURAZIONE ATTUALE E FUTURA DELLE INFRASTRUTTURE 36
PARTE TERZA - QUADRO STRATEGICO E PROGRAMMATICO 37
18 PROGETTO DELLE INFRASTRUTTURE AIR SIDE 38
19 PROGETTO DELLE INFRASTRUTTURE LAND SIDE 40
20 PROGETTO DELLE RETI TECNOLOGICHE 41
21 LO SCHEMA PROGETTUALE DEL PIANO 42
22 RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI 2007-2011 E PRECHIUSURA 2012 46
23 CONTI ECONOMICI PREVISIONALI 49
SVILUPPO DEI RICAVI 50
24 EVOLUZIONE DEI COSTI OPERATIVI 54
25 EVOLUZIONE DELL'ORGANIGRAMMA E DEL COSTO DEL PERSONALE 56
26 CALENDARIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI 59
27 EVOLUZIONE PATRIMONIALE E FABBISOGNO FINANZIARIO NEL PERIODO DI PIANO 63
27.1 Piano Economico Finanziario e principali indicatori (Circolare attuativa del D.M. 521/97) 66
SCHEDA C1 66
SCHEDA C2 67
SCHEDA D1 68
SCHEDA D2 69

LISTA ABBREVIAZIONI

ABD	Aeroporto Bolzano Dolomiti
AIP	(Aeronautical information publication) Pubblicazione di informazioni aeronautiche
ASDA	(Accelerate- stop distance available) Distanza disponibile per accelerazione-arresto
ATS	(Air traffic services) Servizi del traffico aereo
AVGAS	(Aviation gasoline) Carburante per aviazione
AVL	Aiuti visivi luminosi
CAGR	(Compound Annual Growth Rate) Tasso di crescita annuale composto
CWY	(Clearway) Prolungamento libero da ostacoli
DME	(Distance measuring equipment) Apparato misuratore di distanza
FAA	Federal Aviation Administration
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	(Instrument flight rules) Regole del volo strumentale
LDA	(Landing distance available) Distanza disponibile per l'atterraggio
MOV	Movimenti
MTOW	(Maximum take off weight) Peso massimo al decollo
NDB	(Non-directional radio beacon) Radiofaro adirezionale
PAPI	(Precision approach path indicator) Indicatore di planata per avvicinamenti di precisione
PAX	Passeggeri
QFU	(Magnetic orientation of runa) Orientamento magnetico della pista
RESA	(Runway end safety area) Area di sicurezza di fine pista
SWY	(Stopway) Zona di arresto
THR	(Threshold) Soglia
TODA	(Take-off distance available) Distanza disponibile per il decollo
TORA	(Take-off run available) Corsa disponibile per il decollo
TPHP	(Typical Peak Hour Passenger) Picchi di traffico orario
TWR	(Aerodrome control tower or aerodrome control) Torre di controllo dell'aeroporto o controllo di aeroporto
VFR	(Visual flight rules) Regole di volo a vista
VHF	(Very high frequency) Altissima frequenza [da 30 a 300 Mhz]
VOR	(VHF omnidirectional radio range) Radiosentiero omnidirezionale in VHF

PREMESSA

1 GENERALITÀ

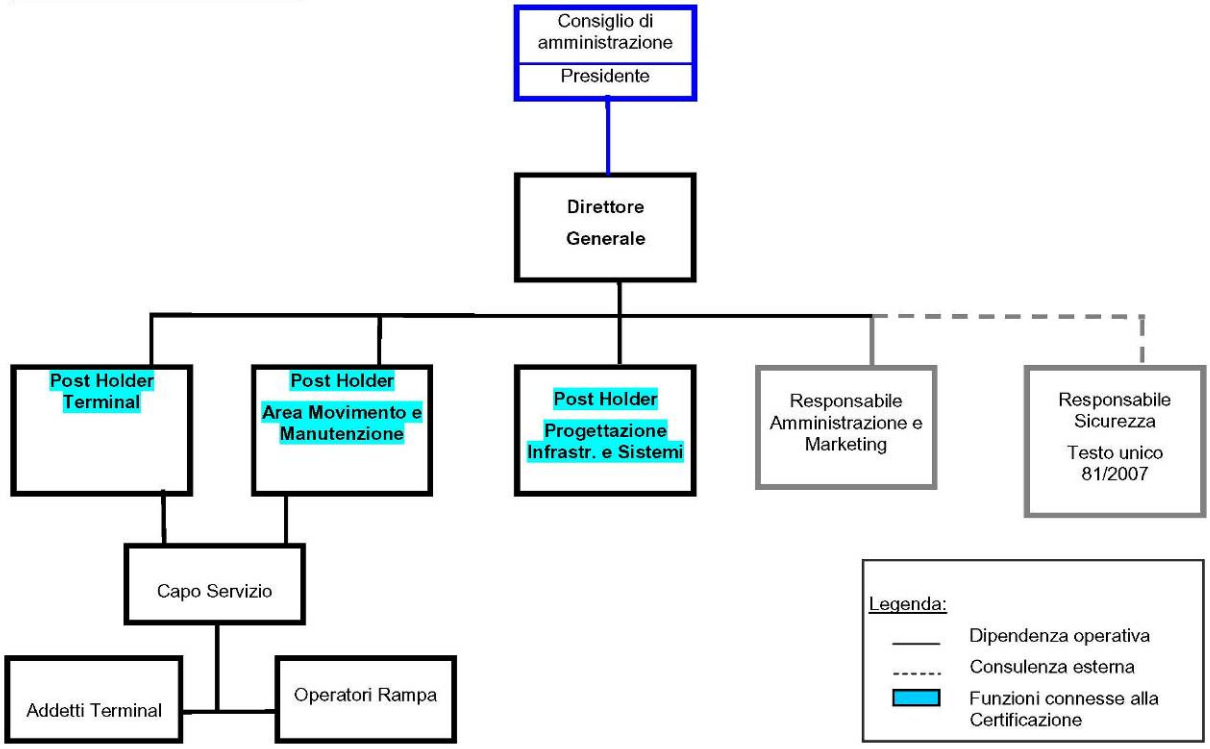
In considerazione dell'istanza presentata nel 28/03/2011 ed a seguito delle modifiche richieste dalla Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano, la società ABD S.p.A. è tenuta ad aggiornare il programma degli interventi ed il relativo piano degli investimenti ai fini del conseguimento della concessione di gestione totale di lunga durata.
Gli investimenti previsti nel presente piano assicurano il mantenimento in operatività e sicurezza dell'Aeroporto e sono coerenti con la caratterizzazione funzionale e la vocazione territoriale dell'Aeroporto stesso.
Il piano economico-finanziario, tendente all'equilibrio, persegue obiettivi di efficienza, efficacia ed economicità della gestione, evidenziando il possesso da parte della Società, sino al raggiungimento del predetto equilibrio, di un patrimonio netto atto ad assicurare, oltre al capitale sociale previsto dalle vigenti disposizioni, un adeguato apporto delle fonti di finanziamento necessarie a garantire l'attuazione degli investimenti previsti.
Il presente Piano ha anche lo scopo di dotare l'Aeroporto di Bolzano di uno strumento di pianificazione che, una volta ottenuta la gestione totale di lunga durata, sarà parte integrante del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto.

2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Nel settore del trasporto aereo, l'art. 10, comma 13, della Legge 537/93, ha disposto che per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti, gestiti anche in parte dallo Stato, debbano essere costituite apposite società di capitali (cui possono partecipare anche le Regioni e gli enti locali interessati), demandando ad un Decreto dell'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione la determinazione dei criteri per l'attuazione di tale disposto.
In data 12/11/1997 il Ministro ha quindi emanato il Decreto n. 521 (c.d. "regolamento sulle gestioni aeroportuali") con cui ha regolamentato la materia, esplicitando le caratteristiche fondamentali che le società devono avere ai fini dell'ottenimento della gestione totale degli aeroporti e che riguardano l'assetto, il capitale e l'oggetto della società.
In data 7/12/2007 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 285, la Direttiva del 12/09/2007, n. 135/T che individua i criteri di valutazione delle istanze presentate da società richiedenti la gestione totale degli aeroporti con un traffico inferiore ai 250.000 passeggeri o di sola aviazione generale.
L'Aeroporto di Bolzano presenta, sulla base della Direttiva 135/ T il presente programma di intervento, comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico finanziario, elaborato secondo i principi di prudenza con riferimento agli schemi di cui alla circolare ministeriale n. 12479/AC, tenendo conto della consolidata scarsa movimentazione e dell'alta sensibilità a fenomeni estemporanei.
I compiti e le responsabilità della società di gestione sono dettati dall'art. 705 del Codice della Navigazione.

L'Aeroporto di Bolzano, il 30/06/2006, ha conseguito il Certificato di Aeroporto n.I-026/APT, ai sensi del Regolamento per la certificazione l'esercizio degli Aeroporti, emanato da ENAC nel 2003.

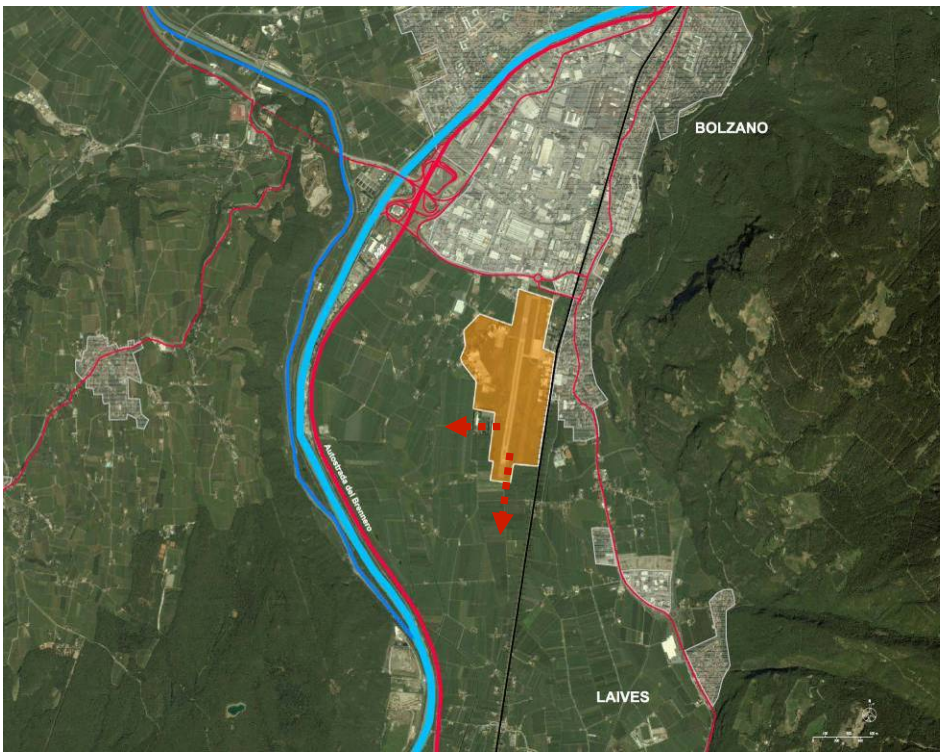
Organigramma aziendale dell'ABD



PARTE PRIMA - QUADRO CONOSCITIVO

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area aeroportuale si sviluppa a sud della città di Bolzano, a 6 km dal centro città, al confine tra i comuni di Bolzano e di Laives e si estende parallelamente alla linea ferroviaria Verona - Bolzano in una porzione di territorio che risulta compresa tra la ferrovia stessa e l'autostrada del Brennero.
Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 78 ettari, a ridosso della ferrovia ad est e dell'area produttiva e fieristica di Bolzano a nord. L'area ad ovest ed a sud del sedime risulta libera da insediamenti.
Lo scalo è collegato al casello autostradale di Bolzano Sud ed al centro della città, nonché alla strada statale verso Trento.



LIMITI ALL'ESPANSIONE

CENTRI URBANI

FERROVIA

SEDIME AEROPORTUALE

AREE DI SVILUPPO
A sud e ad ovest
I terreni tra la zona agricola e la ferrovia

VINCOLI TERRITORIALI
A nord- est
Area produttiva e centro urbano
Ad est
La ferrovia

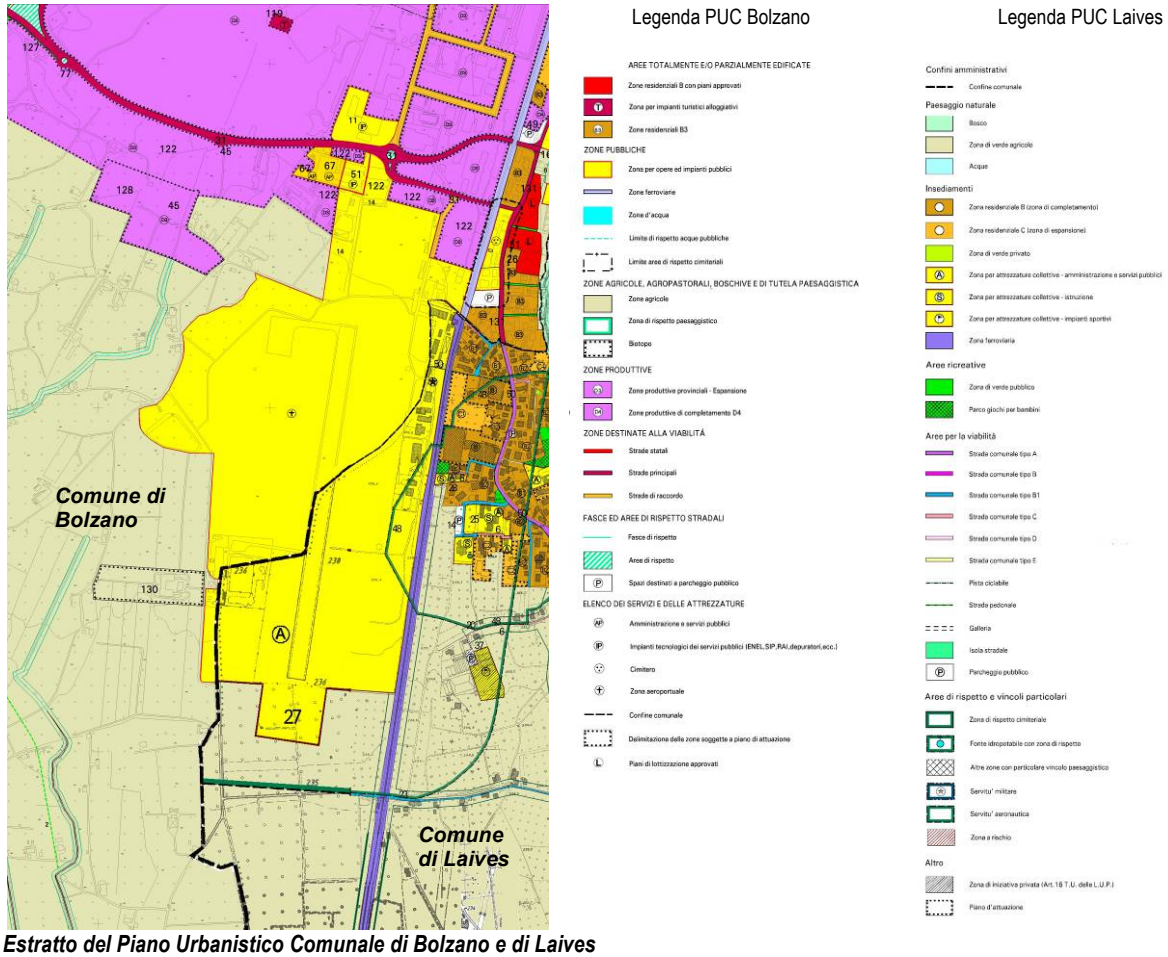
Fig. 1 – Sistema infrastrutturali e limiti allo sviluppo

4 INQUADRAMENTO URBANISTICO

L'area aeroportuale dal punto di vista amministrativo si trova a confine tra i comuni di Laives e Bolzano. Per entrambi i comuni sono stati acquisiti gli strumenti urbanistici vigenti, al fine di valutare gli eventuali vincoli che sussistono in prossimità dell'area aeroportuale.

4.1 Il Piano Urbanistico Comunale

Sono stati esaminati il Piano Urbanistico Comunale di Bolzano (approvato con delibera della Giunta Provinciale n. 1650 del 03.04.1995) e quello del comune di Laives (approvato con delibera della G.P. n. 1862 del 04.05.1998). Per entrambi i PUC sono in corso le varianti di assestamento.
Il Regolamento Urbanistico destina a zona aeroportuale la superficie individuata nell'immagine sottostante.

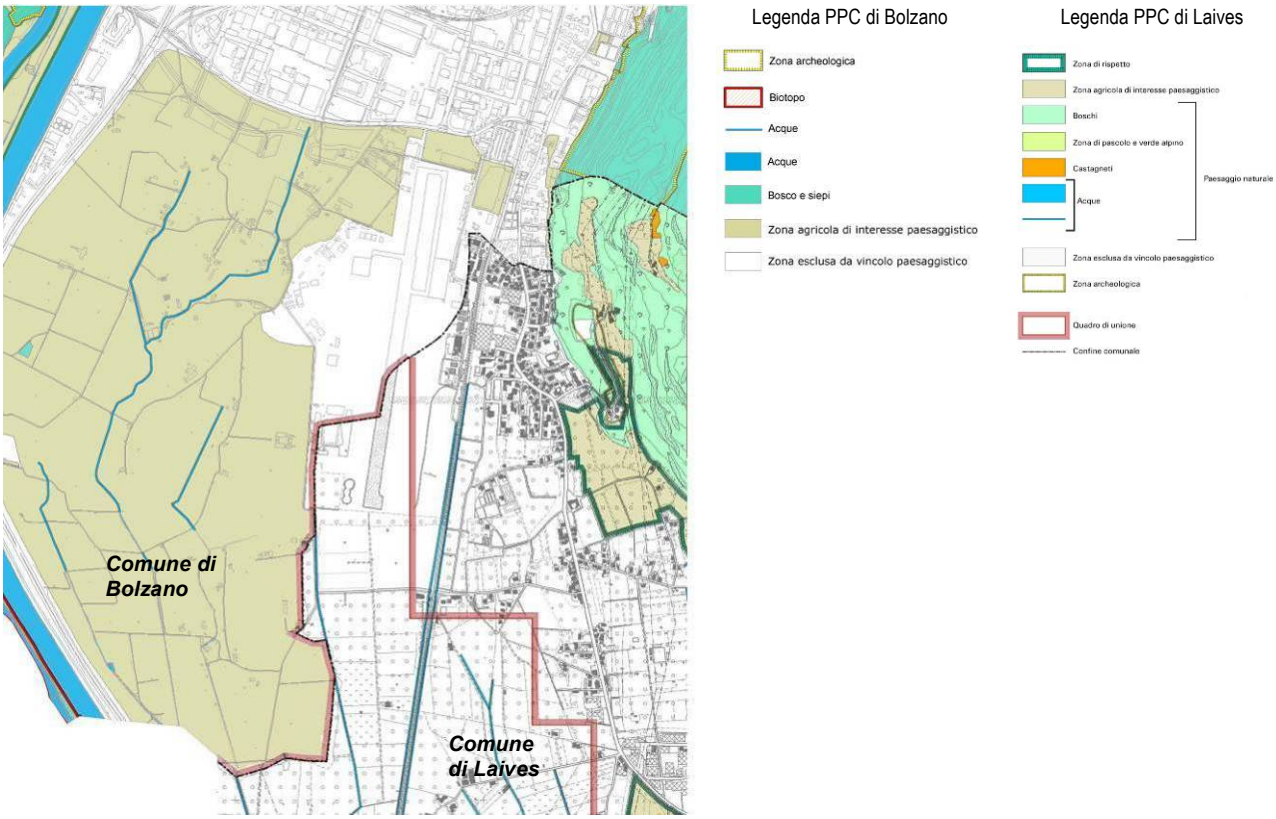


Estratto del Piano Urbanistico Comunale di Bolzano e di Laives

Le norme di attuazione destina tale area ad impianti ed attrezzature aeronautiche. I limiti e le distanze indicate sono subordinate alle esigenze dell'attività aeronautica.

4.2 Il Piano Paesaggistico

L'area aeroportuale non presenta particolari vincoli, né sulle aree confinanti con il sedime, né su quelle previste per l'espansione dello scalo.
L'unica porzione dello scalo che risulta a confine con una zona vincolata risulta quella ad ovest, verso l'autostrada dove è presente un'area agricola di interesse paesaggistico, che comunque le future espansioni non prevedono di interessare.
Lo sviluppo dello scalo risulta inoltre vincolato verso nord dalla presenza della viabilità e di una zona artigianale, mentre nella parte sud non sussistono vincoli.
(PPC di Bolzano approvato con Decreto del Presidente della Giunta Provinciale n. 377/28.1 del 30.04.1998 e PPC di Laives approvato con D.P.G.P. n. 36/V/LS del 25 maggio 1978).



Estratto del Piano Paesaggistico di Bolzano e di Laives

5 INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE

5.1 Sistema stradale

L'Alto Adige dispone di una rete viaria di 3.107 km, composta dai 109 km dell'autostrada del Brennero, 841 km di strade statali, 726 km di strade provinciali e 1.441 km di strade comunali.
La rete stradale, con 420 km ogni 1000 km² di superficie, registra una densità minore rispetto alla media italiana (1007 km): tuttavia bisogna tenere presente che la densità viaria va calcolata sulla superficie utilizzata effettivamente per cui i valori risultano nettamente più alti. Basti pensare che tutta l'autostrada del Brennero e la maggior parte delle strade statali e provinciali si trovano nei fondovalle.

5.2 Sistema ferroviario

L'infrastruttura ferroviaria in Trentino Alto Adige si estende complessivamente per 362 km, in gran parte di proprietà delle Ferrovie dello Stato e una porzione appartenente alla Società Trasporti Atesini (proprietà della PAB).
La rete fondamentale è costituita dalla linea (Verona)-Trento-Bolzano-Brennero (-Innsbruck), che si sviluppa sulla principale direttrice nord-sud e costituisce uno dei più importanti assi di transito per il collegamento ferroviario dell'Italia con l'Europa centrale.
Fanno parte della rete complementare:

- la linea Bolzano-Merano, interamente all'interno del territorio regionale;
- la linea Fortezza-San Candido (-Linz), connessa con la rete ferroviaria dell'Austria orientale;
- la linea Trento-Primolano (-Bassano del Grappa).

Gli interventi ferroviari previsti più importanti riguardano:

- la ferrovia del Brennero esistente: completamento delle varianti in galleria tra il Brennero e Colle Isarco, tra Ponte Gardena e Prato Isarco e costruzione della variante in galleria tra Prato Isarco e Bolzano;
- la ferrovia Merano-Malles: interventi di risanamento sulla linea, anche per il coordinamento con la ammodernata linea Bolzano-Merano;
- la nuova ferrovia del Brennero: prosecuzione della progettazione sulla linea Monaco-Verona con una galleria da Innsbruck a Verona sotto la cresta principale delle Alpi.

5.3 Gli interventi infrastrutturali di rilevanza nazionale in corso e programmati

Gli interventi previsti nelle due province di Trento e Bolzano sono tutti relativi al Corridoio 1 Berlino – Palermo e in particolare alla Galleria di Base del Brennero e al raddoppio della tratta tra Fortezza e Verona.

Tipologia	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)
Asse autostradale	Brennero – Verona – Parma – La Spezia	Internazionale	Cantierato	2006	2016	Completamento dell'asse autostradale Tirreno – Brennero tra Parma (A15) E Nogarole – Rocca (A22). Il progetto è finanziato interamente in project financing (Promotore: Autostrada della Cisa S.p..A)	1833
Asse ferroviario	Asse ferroviario Monaco – Verona: Galleria del Brennero	Internazionale	Finanziato al 30%	2011	2023	La galleria di base del Brennero, con una lunghezza di 55,6 km tra Fortezza e Innsbruck, rappresenta il cuore della linea ferroviaria tra Monaco e Verona	4140
Asse ferroviario	Asse ferroviario Fortezza-verona	Internazionale	Progetto preliminare	2011	2020	Quadruplicamento della tratta Fortezza-Verona	2470

6 STORIA E AMMINISTRAZIONE DELL'AEROPORTO

La nascita ufficiale dell'aeroporto di Bolzano risale al 24 ottobre 1926 con il Regio Decreto n.1994, con il quale viene dichiarata la pubblica utilità dell'espropriazione dei terreni per la sistemazione e l'ampliamento della struttura esistente.

Lo scalo inaugurato nel 1999 ha avviato la sua attività per rispondere alla domanda di accesso alle lunghe distanze nel bacino delle valli afferenti all'Adige nella regione Altoatesina.
Gli scali di Verona e di Innsbruk, accessibili dall'area dell'Alto Adige attraverso l'Autostrada del Brennero con distanze di circa 2 ore, non offrono infatti adeguati livelli di servizio né per le attività economiche della zona né per il turismo.
Nel 2010 lo scalo ha registrato un traffico di 61.704 passeggeri, in costante calo dal 2007. Il traffico è prevalentemente di natura nazionale, operato con voli di linea, con Roma come destinazione prevalente.

6.1 La società di gestione dell'aeroporto di Bolzano

L'Aeroporto è gestito da ABD Airport A.G. S.p.A. La società è partecipata al 100% dalla Provincia Autonoma di Bolzano.

6.2 Consistenze delle proprietà

Il sedime aeroportuale risulta diviso catastalmente in varie proprietà:

- Demanio dello stato, Aeronautica Civile;
- Demanio dello stato, Ministero della Difesa;
- Comune di Bolzano;
- ABD-STA.

Gli interventi futuri prevedranno di acquisire altre aree per annetterle al sedime, acquistandole da privati.

7 INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La posizione geografica effettiva dell'Aeroporto Internazionale di Bolzano (come da fonte AIP-Italia) è di 46°27'37"N 011°19'35"E, ad una quota di circa 240,5 m (789ft) sul livello del mare e con una temperatura di riferimento pari a 28,8°C.

7.1 Reference Code

L'aeroporto di Bolzano è classificato secondo le specifiche stabilite dall'ICAO come 2C (reference code).
La sua classificazione è di "aeroporto aperto al traffico turistico, commerciale nazionale e Internazionale" (Codice ICAO: LIPB, Codice IATA: BZO). Il tipo di traffico consentito è IFR – VFR (secondo le regole del volo strumentale IFR e quelle del volo a vista VFR).

7.2 Piste e aree di sicurezza

L'aeroporto di Bolzano è dotato di una pista lunga 1296 m, orientata quasi Nord-Sud con soglia di atterraggio decalata di 64 m in testata 19.
L'aerostazione e i due piazzali civili sono ubicati ad Est della pista in prossimità della testata a 19 (testata a Nord). I piazzali di sosta sono collegati alla testata 19 mediante due bretelle, mentre la testata 01 è dotata di una piazzola back-track di forma rettangolare.
Oltre alla pista principale, è presente anche una pista erbosa delle dimensioni di 698 x 20m. Data la ridotta distanza tra gli assi le due infrastrutture non sono utilizzabili contemporaneamente.

PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
		WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m	m	m.s.l.m.m.	
Pista 1	01	46°27'15.77"N 011°19'29.51"E	009°	1294	1446	1294	1294	-	152 x 150	90 x 60	1414 x 150	30	235.24	PCN 32/F/A/Y/T ASPH
	19	46°27'54.97"N 011°19'39.76"E	189°	1294	1446	1294	1358	-	153 x 150	91 x 60	1415 x 150	30	240.33	
Pista 2	01 GLD	-	-	698	738	698	668	-	-	-	-	20	-	Erbosa
	19 GLD	-	-	698	738	698	644	-	-	-	-	20	-	

7.3 Il piazzale aeromobili

I piazzali di sosta sono tre: due civili e uno militare. I due piazzali civili sono entrambi situati a Est della pista.
- Main Apron: 110x70 m
- Grass Apron: 250x70 m. principalmente per Aviazione Generale
- Apron Militare: situato ad ovest della pista

Il Main Apron è riservato ad aeromobili con MTOW superiore a 5000 kg.
L'area complessiva dedicata alla sosta degli aeromobili raggiunge circa i 25000 mq.

7.4 Vie di rullaggio

Il sistema delle vie di rullaggio è composto da tre taxiway: una di testata, TWY A, che immette in testata 19 all'inizio della pavimentazione corsa utile al decollo; la TWY B che connette direttamente l'Apron alla pista a circa 140m dall'aiming-point. Il piazzale militare, invece, è dotato di una sola taxiway, "M" che immette in pista all'altezza della zona di toccata per la testata 19, mentre l'area AeC è servita dalla TWY "C"

7.5 Viabilità di servizio

Il sedime aeroportuale è dotato di una via perimetrale che permette di tenere sotto controllo i confini dell'aeroporto e di intervenire facilmente in qualsiasi punto.
L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri dagli aerei avviene a piedi per l'esigua distanza Apron Arrivi

7.6 Vigili del Fuoco

L'aeroporto è dotato del servizio antincendio operato dal Corpo permanente dei Vigili del Fuoco della PAB, presenti all'interno dell'aeroporto con una propria caserma situata ad ovest, a metà pista. La nuova costruzione è dotata di garage, officina, magazzino e deposito attrezzi.
Attualmente il presidio dei vigili del fuoco e le dotazioni di mezzi antincendio presenti consentono all'aeroporto Bolzano di essere collocato sempre nella classe IV e su richiesta nella classe ICAO VI (organico aumentato).

7.7 Enti ATC e radioassistenze

Il servizio di controllo traffico aereo dell'aerodromo è svolto dall'autorità ENAV tramite servizio radio con operatività 06.00 – 23.00. In sintesi:

frequenza ATS: 120.600 MHz comunicazione AFIS / aeromobile (Bolzano Informazioni)
frequenza HANDLING: 131.750 MHz

Le radioassistenze che insistono sul sedime sono riassunte nella seguente tabella.

Tipo di radioassistenza	ID	FREQ	Orario	Coordinate antenna (WGS 84)
NDB	BZO	362.00 KHZ	H24	46°27'49.9"N 011°19'19.9"E
RWY 01 LOC (1° E-2005.0)	IBZ	109.10 MHZ	H24	46°27'20.5"N 011°19'41.5"E
DME-P	IBZ	CH 28X	H24	46°27'20.6"N 011°19'41.1"E
VOR/DME (1° E-2005.0)	OZE	117.05 MHZ CH 117Y	H24	VOR 46°24'18.7"N 011°17'32.3"E DME 46°24'18.9"N 011°17'32.9"E
VOR/DME (2° E-2005.0)	VIC	113.40 MHZ CH 81X	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'14.3"N 011°40'34.9"E DME 45°38'14.3"N 011°40'34.3"E

7.8 Procedure

A causa dell'orografia circostante le procedure di arrivo e partenza sia in caso di operazioni in IFR che VFR, ai fini della sicurezza richiedono la stretta aderenza alle prescrizioni pubblicate dalle carte AIP- Italia. Gli atterraggi e i decolli sono permessi solo durante le ore diurne ad eccezione dei voli specificamente autorizzati dall'Aviazione Civile (ENAC) in accordo alle direttive e limitazioni da essa stabilite. Gli aeromobili in arrivo debbono fare attenzione all'attività volovelistica e le due piste non possono essere usate contemporaneamente.

I circuiti di traffico sono:
RWY 01: virata a sinistra a 2500 ft QNH
RWY 19: virata a destra a 2000 ft QNH

Agli alianti è riservato il circuito ad est della pista a 1800 FT QNH.

7.9 AVL – Aiuti Visivi Luminosi

L'infrastruttura aeroportuale è dotata di aiuti visivi luminosi, in particolare delle luci di bordo pista, collegate alla cabina principale.
Le testata della pista di volo sono servite entrambe da sistemi PAPI, in testata 01 con doppia barra sul lato DX 19 e doppia sull'altra.

7.10 Operatività e ostacoli

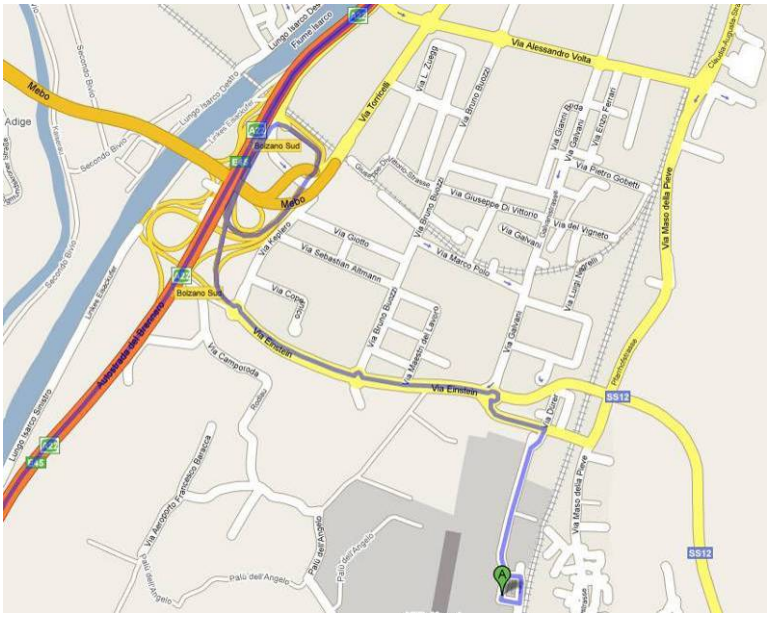
Nel complesso la posizione e l'assetto del territorio costituiscono delle criticità riguardo l'operatività e la possibilità di espansione dell'aeroporto.

7.11 Aeromobili

Gli aeromobili che operano sullo scalo di Bolzano rientrano nella tipologia classe B e C ICAO.

8 ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'aeroporto è accessibile dall'autostrada del Brennero (circa 3 km dall'uscita Bolzano sud).



Accesso all'aeroporto dall'autostrada

Non esiste un collegamento diretto ferroviario tra l'aeroporto e la stazione centrale di Bolzano; essendo comunque limitata la distanza è possibile utilizzare il servizio taxi, a 1500 m dallo scalo si trova la fermata della ferrovia Bolzano Malles, anche questa non collegata direttamente.
Al momento non è attivo un collegamento con il city bus. E' presente una fermata all'inizio della strada d'accesso all'aeroporto (ca 600mt) dove è possibile utilizzare la linea 10A o 10B.
L'aeroporto è inoltre collegato con le piste da sci grazie ad un servizio di bus navetta.

Percorso per raggiungere il city bus

Attualmente i parcheggi passeggeri sono situati davanti all'ingresso principale e lungo la strada che porta all'aeroporto. La configurazione dei parcheggi è così ripartita:

PARCHEGGI	n.	%
PARCHEGGIO LATO EST	54	13,60%
PARCHEGGIO ENTI	6	1,50%
PARCHEGGIO RENT A CAR	24	6,10%
PARCHEGGIO CARABINIERI	4	1,00%
PARCHEGGIO LATO AIRSIDE	37	9,31%
PARCHEGGIO SOSTA LUNGA FRONTE TERMINAL	41	10,32%
PARCHEGGIO SOSTA LUNGA A NORD	42	10,57%
PARCHEGGIO SOSTA BREVE A NORD	189	47,60%
TOTALE PARCHEGGI PASSEGGERI	**397**	**100%**

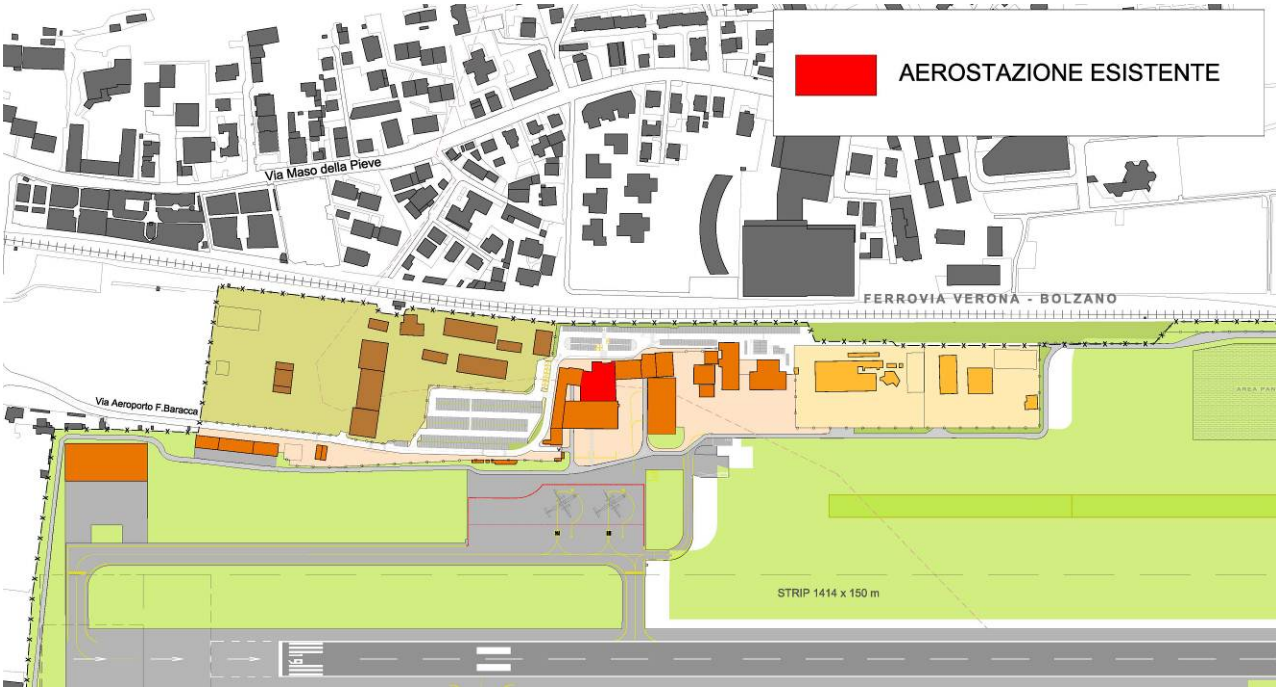
PARCHEGGI COMPLESSIVI	n.
TOTALE PARCHEGGI PASSEGGERI (Addetti)	343
ALTRI PARCHEGGI (Enti di Stato, Servizi vari)	54
TOTALE	**397**

PARCHEGGI BUS	
PARCHEGGI BUS	**2**

9 INFRASTRUTTURE LAND SIDE

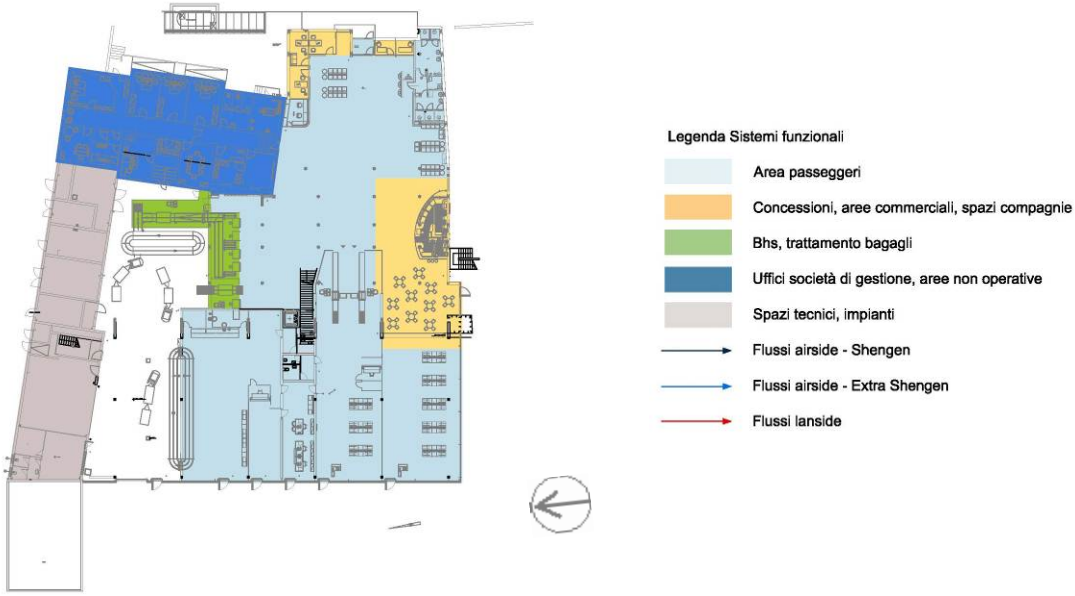
9.1 Terminal Passeggeri

L'aerostazione si attesta sul piazzale aeromobili, posto ad ovest del corpo di fabbrica; mentre sul lato est si trovano la viabilità e i parcheggi passeggeri. Il confine del sedime è delimitato da questo lato dalla ferrovia riducendo notevolmente lo spazio fronte terminal.



Planimetria situazione attuale

Il terminal passeggeri di Bolzano si sviluppa su un unico livello ed occupa una superficie di circa 800 mq.
La hall partenze e la hall arrivi sono state concepite in sovrapposizione. La zona check-in conta tre banchi accettazione. Dopo aver oltrepassato l'unico varco di sicurezza presente si arriva nella zona air side. La sala imbarco ha un unico gate per le partenze nazionali ed internazionali. La stessa cosa si ripete nella zona arrivi.



Planimetria dei sistemi funzionali del terminal

L'edificio è attualmente in fase di espansione. Il progetto prevede una struttura modulare facilmente espandibile anche in caso di futura necessità.

9.2 Altre infrastrutture land side

All'interno dell'area air side sono presenti altre infrastrutture di supporto all'aeroporto: hangars e piazzale per l'aviazione generale, l'aeroclub e altri hangars privati e di proprietà di ABD.
L'aviazione generale ha un ruolo importante nei flussi di traffico dello scalo. Sono presenti attualmente hangar per l'aviazione generale e area di sosta annessa a nord del sedime lungo la strada di accesso all'aeroporto. Esiste inoltre un'area di piazzale in erba destinato, di norma, alla sosta degli aeromobili di aviazione generale e commerciale fino a 5 ton nella parte sud, e 3 ton nella parte nord.

10 SERVIZI AEROPORTUALI

SITUAZIONE ATTUALE	
Carburante	ABD
Sicurezza Persone	Subappalto
Sicurezza Bagagli	Subappalto
Vigilanza	ABD
Manutenzione	ABD
Pulizia	Subappalto
Sfalcio erba	ABD
Antincendio	ABD
AFIU (servizio di informazione traffico aereo)	ENAV
Handling	ABD

SITUAZIONE FUTURA	
Carburante	ABD
Sicurezza Persone	Subappalto
Sicurezza Bagagli	Subappalto
Vigilanza	ABD
Manutenzione	ABD
Pulizia	Subappalto
Sfalcio erba	ABD
Antincendio	ABD
AFIU (servizio di informazione traffico aereo)	ENAV
Handling	ABD

10.1 Servizi di handling

I servizi di handling vengono svolti direttamente dalla società di gestione ABD, che è proprietaria dei mezzi occorrenti per la movimentazione dei bagagli, del trasporto passeggeri, e per l'assistenza agli aeromobili.
La maggior parte dei mezzi vengono parcheggiati all'aperto sul piazzale, non essendo disponibili locali adatti al loro ricovero.

10.2 Depositi carburante

L'ABD AIRPORT S.p.A. gestisce in proprio il servizio carburante Jet A1. Possiede, a tale scopo, un deposito composto da un impianto di filtrazione e pompaggio (utilizzato per caricare e scaricare l'aviorifornitore) ed una cisterna di stoccaggio interrata da 50 metri cubi oltre ad un avio fornitore mobile.
Il servizio di rifornimento degli aeromobili con Jet A1 viene effettuato da ABD Airport, mentre l'AVGAS viene fornito dall'Aeroclub Bolzano.

10.3 Accessibilità agli edifici di servizio

La Caserma dei Vigili del Fuoco, posta all`interno dell'area airside, risulta accessibile tramite l'unico varco carrabile posto sul lato est del sedime aeroportuale, cui si giunge attraverso una viabilità ordinaria.

11 SERVIZI TECNOLOGICI, RETI E IMPIANTI

11.1 Energia elettrica

L'area aeroportuale risulta connessa alla rete elettrica dalla cabina principale. Da tale cabina si dividono le due reti principali, quella dell'Air-Side, quella principale e quella di riferimento della parte Landside.

11.2 Rete Acquedotto

L'area aeroportuale risulta servita dalla rete di acquedotto comunale. Lungo la viabilità di accesso aeroportuale è presente il pozzo del sistema idrico comunale.

11.3 Rete AVL

La rete AVL attuale fa riferimento alla cabina elettrica. I cavidotti seguono il perimetro delle infrastrutture aeroportuali. La cabina di riferimento sotto la torre di controllo, come dettagliato ai punti precedenti, a questa, in anello, sono collegati le varie luci ed alcune altre cabine presenti nell'area a servizio di utenze specifiche, come ad esempio il LLZ/DME

11.4 Fognatura, depurazione, raccolta acque meteoriche

La raccolta delle acque meteoriche, comprendente i piazzali e le piste previa raccolta tramite fognoli di bordo attualmente scaricano in un laghetto e da li laminata la piena nel sistema di rete del consorzio di bonifica. Il sistema è dotato di impianti di trattamento e depurazione.

12 CRITICITA' DELLE ATTUALI INFRASTRUTTURE

A seguito dell'ottenimento della certificazione di aeroporto, sono emerse alcune non conformità delle infrastrutture aeroportuali. In particolare il Team ENAC, designato per la sorveglianza del mantenimento della certificazione da parte dell'Aeroporto di Bolzano, ha rilevato la necessità di intervenire sulle seguenti infrastrutture/sistemi.

Gruppo a) Rilievi di livello 2			
1	Esecuzione di una campagna di rilievi parametri di portanza STRIP e CGA RWY 01/19	Entro 31/12/2006	Effettuato
2	Presenza di Pozzetti nella Strip	Entro 31/12/2006	Effettuato
3	Larghezza della strip non conforme in un breve tratto prossimo alla grass parking area	Entro 31/12/2006	Effettuato
4	Larghezza della TWY non conforme nei tratti curvilinei	Entro 31/12/2006	Effettuato
5	Larghezza delle banchine del TWY non conforme	Entro 31/12/2006	Effettuato
6	Mancanza della posizione di attesa stradale nell'intersezione tra zona Aeroclub e Raccordo C	Entro 31/12/2006	Effettuato
7	Presenza di una sola Manica a vento non illuminata	Entro 31/12/2006	Effettuato
8	Faro di aeroporto non funzionante	Entro 31/12/2006	Effettuato
9	Interventi di manutenzione di alcuni elementi della segnaletica piazzale	Entro 31/12/2006	Effettuato
10	Scarso livello di illuminazione dell'Apron	Entro 31/12/2006	Effettuato
11	Ostacoli: integrazione dati schede ostacoli, mancanza segnalazione notturna del Palaghiaccio, Mancata segnalazione notturna tralicci elettrodotto, completare il monitoraggio di 2 ostacoli	2007	Effettuato
Gruppo b) Rilievi di livello 3			

	Pendenza trasversale leggermente non conforme in un tratto limitato della RWY		Permane fino alla riasfaltatura della RWY
	Portanza della TWY inferiore a quella della RWY		Permane fino alla riqualificazione delle TWY
	Mancanza di una posizione di parcheggio isolata da destinare al trasferimento di aa/mm soggetti ad azioni illegali	2011	Individuata piazzola da ENAC/POLARIA

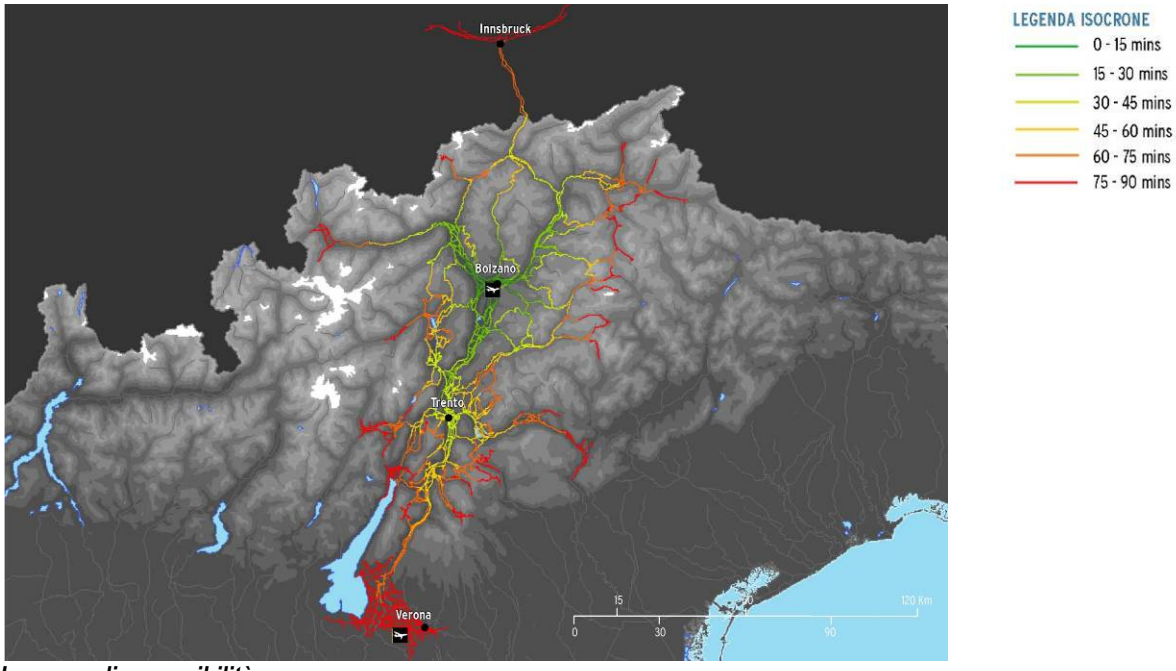
Dei suddetti interventi, ad oggi sono stati realizzati quelli del gruppo a), gli altri sono in corso di realizzazione o programmati nel breve-medio periodo.

PARTE SECONDA - QUADRO PREVISIONALE

La pianificazione dello sviluppo futuro delle infrastrutture aeroportuali è correlata alla previsione della domanda di traffico aeroportuale per il periodo di riferimento.
Questo fa sì che sia necessaria una previsione supportata da ogni elemento affidabile disponibile per la valutazione della crescita del traffico aereo, da cui dipende direttamente il livello della domanda aeroportuale.
Le previsioni riguardano il traffico commerciale e sono prese come punto di partenza per i dimensionamenti e i programmi di intervento che rappresentano lo scopo finale del presente piano dal punto di vista infrastrutturale, economico-finanziario e ambientale.
Le ipotesi di crescita, effettuate per mezzo di valutazioni matematiche e proiezioni a partire dai dati storici, hanno permesso di fare previsioni su quelli che potrebbero essere i diversi scenari futuri: economici, di mercato e operativi.
E' però importante ricordare che, poiché il traffico aeronautico dipende fortemente da moltissimi fattori, a volte non controllabili, le previsioni devono essere considerate solo come linee guida; di conseguenza il Piano deve presentare la flessibilità necessaria, per permettere l'adattamento a situazioni non previste e non prevedibili.

13 IL BACINO DI UTENZA

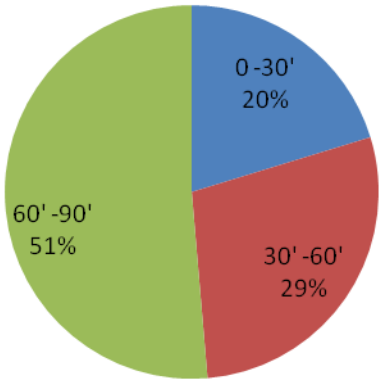
Le valutazioni relative alla dimensione e la configurazione del bacino di traffico sono basate su diversi elementi, fra cui l'assetto morfologico del territorio, le reti infrastrutturali di collegamento, fattori di ordine socio-economico, le destinazioni servite, le frequenze dei voli, la presenza di altre infrastrutture concorrenti.
Il bacino di traffico primario dello scalo di Bolzano si estende sostanzialmente al territorio della Provinicia stessa e a quello della Provincia di Trento. L'analisi dell'accessibilità allo scalo effettuata secondo i tempi di percorrenza dimostra che i potenziali utenti dello scalo i risultano complessivamente pari a circa 1.500.000 unità, in un'area dalla quale è possibile raggiungere l'aeroporto al massimo in un'ora e mezzo di viaggio.
L'andamento delle isocrone di accessibilità originate dall'aerostazione di Bolzano (vedi figura sotto) è fortemente condizionato dalla presenza dell'Autostrada A22 (Autostrada del Brennero Brennero-Modena) e dai rilievi montuosi che si estendono ai lati della Valle dell'Adige, determinandone una forma schiacciata, pressoché verticale.



Isocrone di accessibilità su gomma

I dati relativi ai residenti dei comuni interessati dalle 3 macro-fasce sono i seguenti :

- c.a. 300.000 (pari al 21%) nella macro-fascia 0-30';
- c.a. 420.000 (pari al 28%) nella macro-fascia 30'-60';
- c.a. 760.000 (pari a al 51%) nella macro-fascia 60'-90'.

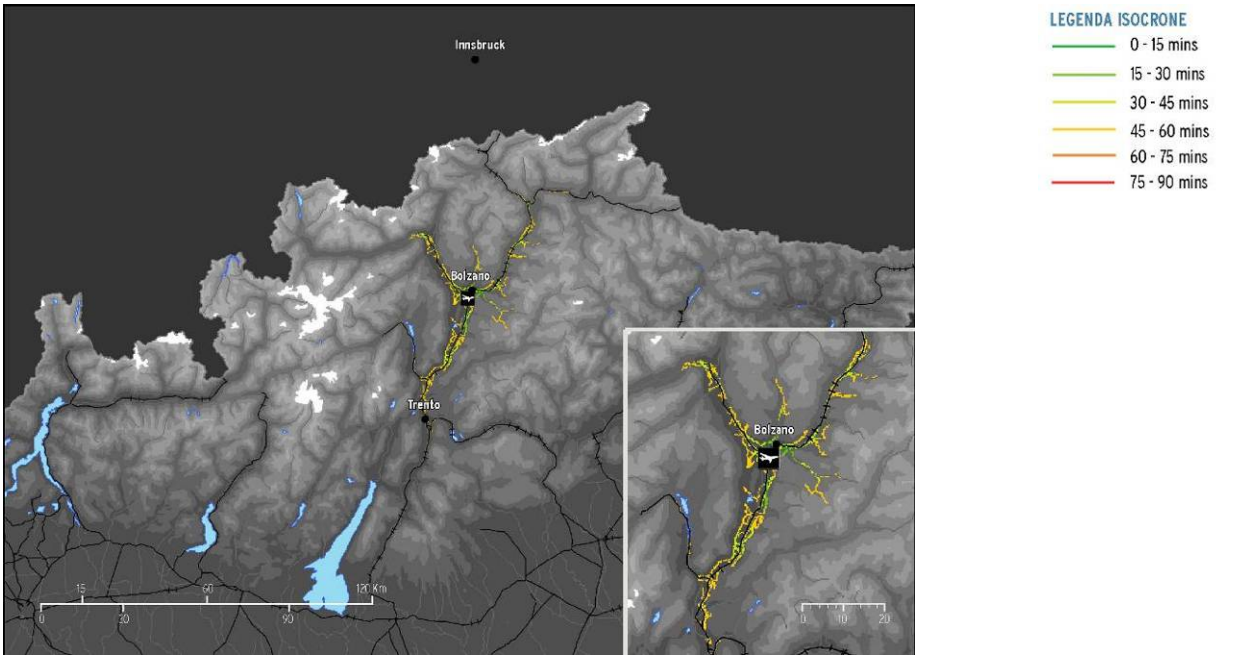


Relativamente agli addetti, si può osservare una distribuzione simile a quella dei residenti; in particolare la prima macro-fascia racchiude circa 140.000 addetti (23%), la seconda circa 160.000 (27%), mentre la terza circa 310.000 (50%) (dato ISTAT 2001).
In relazione alle superfici territoriali si registrano le seguenti distribuzioni: la prima macro-fascia copre una superficie di circa 1.500 kmq (pari al 14%), la seconda di circa 4.300 kmq (pari al 39%), mentre la terza di circa 5.100 kmq (pari al 47%).
É da segnalare che i dati sopra esposti si riferiscono esclusivamente al territorio nazionale.

Tempi di accessibilità su gomma							
30 minuti		60 minuti		90 minuti		totale	
pop.	sup	pop.	sup	pop.	sup	pop.	sup
n	*kmq*	*migliaia*	*kmq*	*migliaia*	*kmq*	*migliaia*	*Kmq*
300.000	1500	420.000	4300	760.000	5100	**1.480.000**	15.300

Per quanto riguarda invece l'accessibilità su ferro la zona di Bolzano è raggiungibile attraverso la linee ferroviari Verona – Brennero, mediante la stazione ferroviaria della città, posta nell'area nord oltre il fiume Isarco. L'isocrona disegna una forma a "y" che riproduce i tracciati ferroviari di fondovalle. Il limite massimo comprende i Comuni di Merano a ovest, l'imbocco della Val Pusteria a est ed infine a sud la Città di Trento. La fascia dei 30-45 minuti, invece, vede al suo interno la parte valliva dell'intera Provincia di Bolzano lasciando nella fascia successiva le località montane.
La rete ferroviaria descritta fa sì che su un totale di circa 430.000 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, circa 180.000 (pari al 41%) sono compresi nella prima macro-fascia (0-30') e circa 250.000 (pari al 59%) nella seconda (30'-60').
Gli addetti relativi alle 2 macro-fasce sono così distribuiti (dato ISTAT 2001):
- c.a. 90.000 (pari al 45%) nella prima;
- c.a. 115.000 (pari al 55%) nella seconda.

La prima macro-fascia ricopre una superficie di circa 300 kmq (pari al 22%) e la seconda di oltre 1.200 kmq (pari al 78%).



Isocrone di accessibilità su ferro

Il potenziale del bacino di utenza dell'aeroporto di Bolzano, oltre che dalla popolazione residente, è caratterizzato anche dal considerevole afflusso di turisti; la zona infatti è una delle mete privilegiate per il turismo sciistico invernale, sia nazionale che straniero, che rappresenta la vera potenzialità dello scalo.

Il flussi turistici, in costante aumento nell'ultimo decennio, nel 2009 hanno infatti registrato 5,5 milioni di arrivi, e 28 milioni di presenze annue.

La suddivisione territoriale utilizzata per l'analisi di accessibilità, utilizza come unità minima il comune; questa suddivisione necessità della possibilità di utilizzo della maglia viaria da parte dell'utenza per recarsi all'infrastruttura ferroviaria più prossima.

Per questo motivo le ipotesi introdotte nel calcolo delle fasce isocrone sono basate sulla possibilità da parte degli utenti di raggiungere in auto la stazione ferroviaria (più prossima rispetto l'origine del viaggio), così da poter utilizzare poi il trasporto ferroviario per arrivare direttamente in aeroporto o nella stazione ferroviaria di riferimento.

Sono state quindi ipotizzate diverse velocità di percorrenza delle infrastrutture stradali, generando così un costo di spostamento, al quale deve essere aggiunto l'insieme dei costi che compongono un normale tragitto ed evitando l'uso di infrastrutture non disponibili.

Per chiarezza: ogni stazione è stata collegata alla maglia viaria con un collegamento pedonale, rappresentativo sia del tragitto dei viaggiatori dal parcheggio auto al binario, che del tempo perso per l'attesa del treno, mentre le infrastrutture a pagamento sono state escluse dalla possibilità di scelta.

Nel caso specifico, la stazione di riferimento per l'aeroporto di Bolzano è quella cittadina, dalla quale sono state calcolate isocrone pari a 60'.

In tale intervallo di tempo si nota un allungamento delle isocrone in direzione delle 3 linee ferroviarie che collegano la città a Merano, al Brennero e a Verona.

Per quanto riguarda invece le isocrone segnalateci a nord della città, in prossimità delle quali non esistono linee ferroviarie da poter utilizzare, esse esprimono l'accessibilità su gomma verso la stazione ferroviaria più comoda da raggiungere, che in questo caso è proprio Bolzano. Nel caso in oggetto, il fenomeno è quindi accentuato dalla scarsità di linee ferroviarie a disposizione dell'utenza.

14 IL TREND DI TRAFFICO

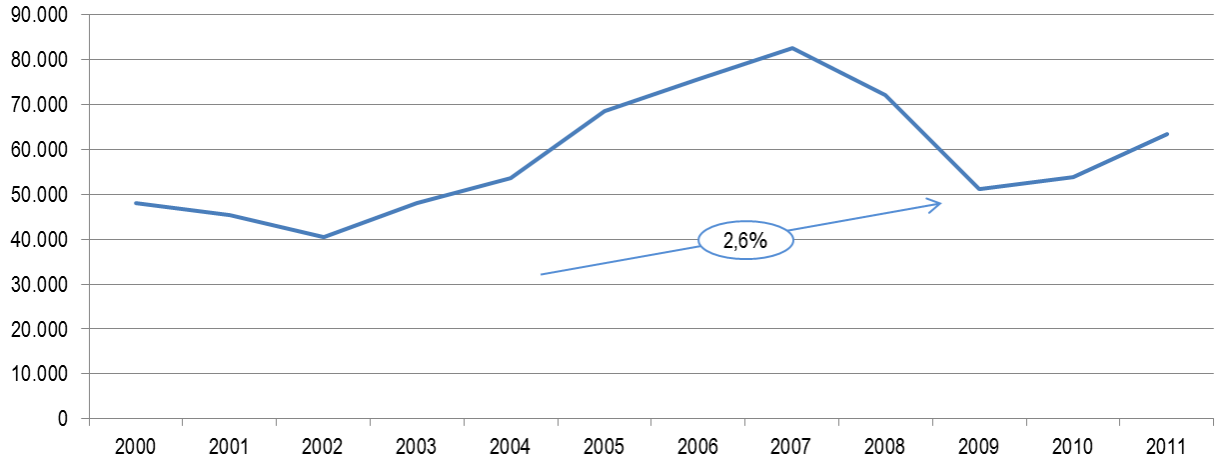
14.1 Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri è cresciuto costantemente dal 2002 al 2007 per poi registrare una consistente flessione nel 2008 e nel 2009, con una ripresa nel 2010 e nel 2011, anno in cui si è registrato un aumento del 17,7% rispetto al 2010.
La crescita più consistente negli anni si è verificata nel 2005, grazie all'introduzione di voli charter stagionali, che sono stati invece ridotti a partire dal 2008 a causa della crisi economica e dell'inefficienza strutturale dello scalo.

Bolzano – Passeggeri 2000/2011

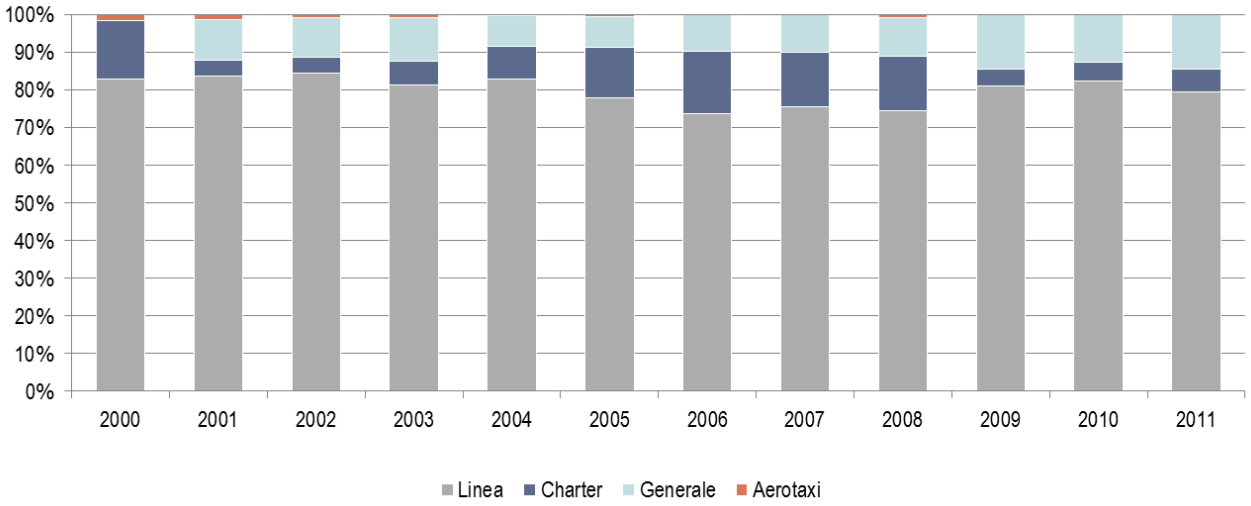
Anno	PAX	Δ%
2000	48.075	
2001	45.410	-5,5%
2002	40.540	-10,7%
2003	47.966	18,3%
2004	53.645	11,8%
2005	68.649	28,0%
2006	75.768	10,4%
2007	82.648	9,1%
2008	72.034	-12,8%
2009	51.222	-28,9%
2010	53.917	5,3%
2011	63.442	17,7%

CAGR	2,6%



I passeggeri trasportati da voli charter hanno rappresentato negli anni una quota percentuale che oscilla tra il 4,3% (2002) ed il 16,8% (2006).
Il segmento dell'Aviazione Generale ha rappresentato con il passar degli anni quote di traffico sempre più consistenti, fino a rappresentare nel 2011 il 14,3% del totale dei passeggeri trasportati.

Bolzano – Tipologia di volo passeggeri 2000/2011



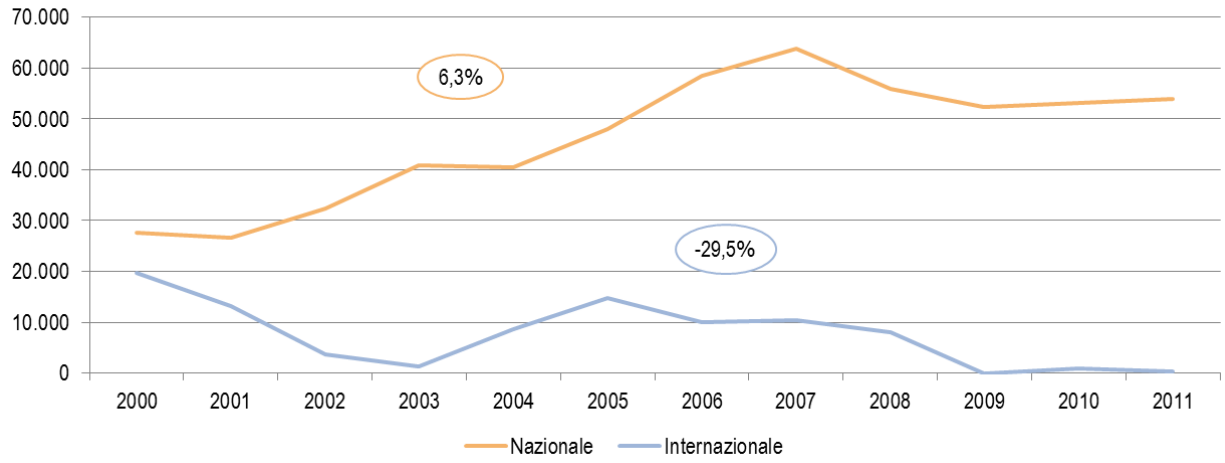
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale
2000	82,9%	15,4%	1,7%	0,0%
2001	83,6%	4,4%	1,2%	10,8%
2002	84,5%	4,3%	0,7%	10,5%
2003	81,4%	6,4%	0,6%	11,6%
2004	82,9%	8,8%	0,3%	8,0%
2005	77,9%	13,6%	0,4%	8,1%
2006	73,6%	16,8%	0,1%	9,5%
2007	75,5%	14,4%	0,0%	10,1%
2008	74,6%	14,3%	0,7%	10,4%
2009	81,1%	4,6%	0,0%	14,4%
2010	82%	5,1%	0,0%	12,6%
2011	79%	6,2%	0,0%	14,3%

Tipologia di volo passeggeri 2000/2011

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'aeroporto è prevalentemente interessato da traffico nazionale, con una percentuale dell' 99% sul totale del 2011.

Il traffico nazionale in termini di passeggeri è cresciuto abbastanza regolarmente fino al 2007, nel 2008 c'è stata un'importante flessione (-12,4%). Di contro, il traffico internazionale è diminuito nettamente rispetto al 2000.

Il traffico nazionale in termini di passeggeri è cresciuto abbastanza regolarmente fino al 2008, anno nel quale c'è stata un'importante flessione (-12,8%) ed in seguito è rimasto costante fino al 2011.
Di contro, il traffico internazionale è diminuito nettamente rispetto al 2000, fino ad azzerarsi nel 2009. Nel 2010 e 2011 si è registrata invece una debole ripresa.



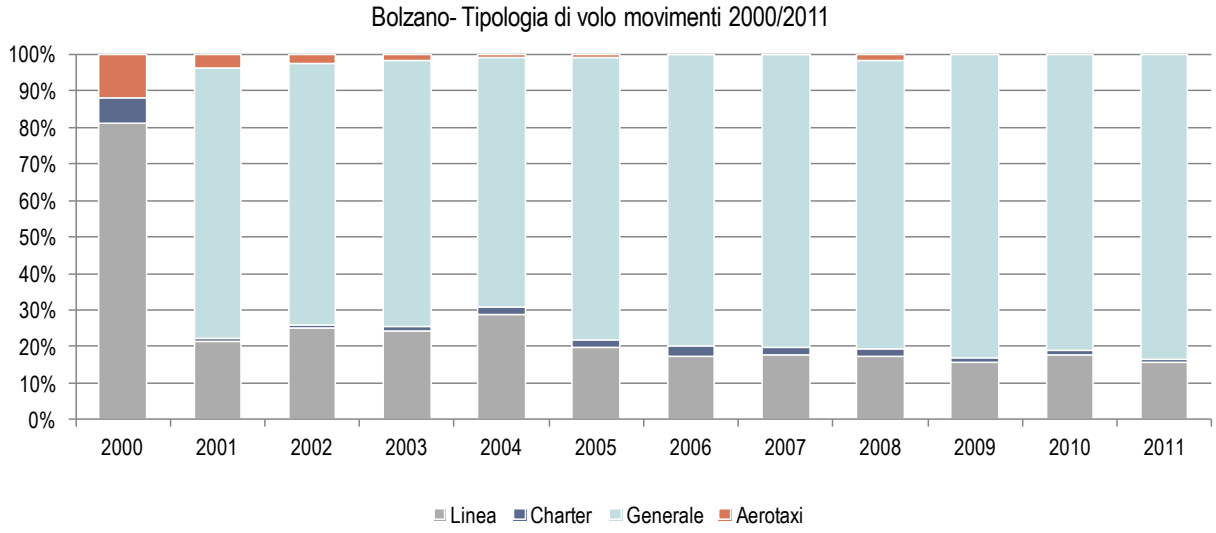
Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2011

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	27.531		2000	19.737	
2001	26.708	-3,0%	2001	13.251	-32,9%
2002	32.390	21,3%	2002	3.611	-72,7%
2003	40.792	25,9%	2003	1.310	-63,7%
2004	40.521	-0,7%	2004	8.678	562,4%
2005	48.047	18,6%	2005	14.753	70,0%
2006	58.532	21,8%	2006	9.971	-32,4%
2007	63.853	9,1%	2007	10.460	4,9%
2008	55.933	-12,4%	2008	8.120	-22,4%
2009	52.307	-6,5%	2009	0	-100,0%
2010	53.049	1,4%	2010	868	#DIV/0!
2011	53.932	1,7%	2011	421	-51,5%
CAGR	6,3%		CAGR	-29,5%	

14.2 Movimenti

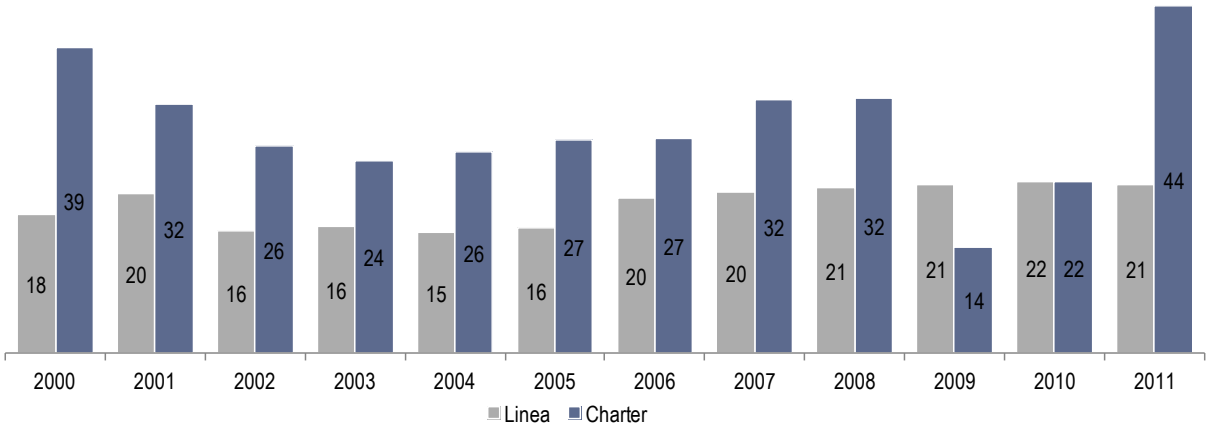
I movimenti sono rimasti sotto quota 10 mila fino al 2004, mentre dal 2005 sono passati ad essere circa 17 mila annui e per poi diminuire a 15 mila nel 2011.

In termini di movimenti, l'aviazione generale ha rappresentato mediamente una quota tra il 70% e l'82,5% registrata nel 2011.



Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali ha avuto un incremento importante nel periodo 2000-2011 registrando un CAGR del 6,2%; i movimenti internazionali hanno invece registrato una rilevante flessione con un CAGR di -24%..

Il numero medio di passeggeri per volo è rimasto sempre abbastanza basso, con una media che oscilla tra i 16 ed i 23 passeggeri per volo.



I passeggeri trasportati da voli charter sono stati sempre in numero maggiore rispetto a quelli trasportati da voli di linea, tranne che nel 2009.

14.3 Riepilogo dati di traffico 2000-2011

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Linea	Internazionale	14.604	13.090	3.191	119	6.076	8.717	16	1.283	626	0	28	23
			-10,4%	*-75,6%*	*-96,3%*	*5005,9%*	*43,5%*	*-99,8%*	*7918,8%*	*-51,2%*	*-100,0%*		*-17,9%*
	Nazionale	25.237	24.877	31.064	38.922	38.418	44.748	55.772	61.135	53.093	49.526	50.758	50.401
			-1,4%	*24,9%*	*25,3%*	*-1,3%*	*16,5%*	*24,6%*	*9,6%*	*-13,2%*	*-6,7%*	*2,5%*	*-0,7%*
	TOT	**39.841**	**37.967**	**34.255**	**39.041**	**44.494**	**53.465**	**55.788**	**62.418**	**53.719**	**49.526**	**50.786**	**50.424**
			-4,7%	*-9,8%*	*14,0%*	*14,0%*	*20,2%*	*4,3%*	*11,9%*	*-13,9%*	*-7,8%*	*2,5%*	*-0,7%*
Charter	Internazionale	5.133	161	420	1.191	2.602	6.036	9.955	9.177	7.494	0	840	398
			-96,9%	*160,9%*	*183,6%*	*118,5%*	*132,0%*	*64,9%*	*-7,8%*	*-18,3%*	*-100,0%*		*-52,6%*
	Nazionale	2.294	1.831	1.326	1.870	2.103	3.299	2.760	2.718	2.840	2.781	2.291	3.531
			-20,2%	*-27,6%*	*41,0%*	*12,5%*	*56,9%*	*-16,3%*	*-1,5%*	*4,5%*	*-2,1%*	*-17,6%*	*54,1%*
	TOT	**7.427**	**1.992**	**1.746**	**3.061**	**4.705**	**9.335**	**12.715**	**11.895**	**10.334**	**2.781**	**3.131**	**3.929**
			-73,2%	*-12,3%*	*75,3%*	*53,7%*	*98,4%*	*36,2%*	*-6,4%*	*-13,1%*	*-73,1%*	*12,6%*	*25,5%*
Aerotaxi	Internazionale	400	379	126	119	67	39	26	12	501	0	0	0
			-5,3%	*-66,8%*	*-5,6%*	*-43,7%*	*-41,8%*	*-33,3%*	*-53,8%*	*4075,0%*	*-100,0%*		
	Nazionale	407	166	161	191	98	237	21	0	0	0	0	0
			-59,2%	*-3,0%*	*18,6%*	*-48,7%*	*141,8%*	*-91,1%*	*-100,0%*				
	TOT	**807**	**545**	**287**	**310**	**165**	**276**	**47**	**12**	**501**	**0**	**0**	**0**
			-32,5%	*-47,3%*	*8,0%*	*-46,8%*	*67,3%*	*-83,0%*	*-74,5%*	*4075,0%*	*-100,0%*		
Generale	Internazionale		2.081	1932	2796	2017							
				-7,2%	*44,7%*	*-27,9%*							
	Nazionale		2.825	2.320	2758	2264		Dato Aggregato					
				-17,9%	*18,9%*	*-17,9%*							
	TOT		**4.906**	**4.252**	**5.554**	**4.281**	**5.573**	**7.218**	**8.323**	**7.480**	**8.788**	**7.787**	**9.089**
				-13,3%	*30,6%*	*-22,9%*	*30,2%*	*29,5%*	*15,3%*	*-10,1%*	*17,5%*	*-11,4%*	*16,7%*
TOT	Internazionale	20.137	15.711	5.669	4.225	10.762	14.792	9.997	10.472	8.621	0	868	421
			-22,0%	*-63,9%*	*-25,5%*	*154,7%*	*37,4%*	*-32,4%*	*4,8%*	*-17,7%*	*-100,0%*	*#DIV/0!*	*-51,5%*
	Nazionale	27.938	29.699	34.871	43.741	42.883	48.284	58.553	63.853	55.933	52.307	53.049	53.932
			6,3%	*17,4%*	*25,4%*	*-2,0%*	*12,6%*	*21,3%*	*9,1%*	*-12,4%*	*-6,5%*	*1,4%*	*1,7%*
		48.075	**45.410**	**40.540**	**47.966**	**53.645**	**68.649**	**75.768**	**82.648**	**72.034**	**61.095**	**61.704**	**63.442**
			-5,5%	*-10,7%*	*18,3%*	*11,8%*	*28,0%*	*10,4%*	*9,1%*	*-12,8%*	*-15,2%*	*1,0%*	*2,8%*

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Linea	Internazionale	1.109	698	338	165	697	995	1	25	22	0	1	39	
			-37,1%	*-51,6%*	*-51,2%*	*322,4%*	*42,8%*	*-99,9%*	*2400,0%*	*-12,0%*	*-100,0%*		*3800,0%*	*-100,0%*
	Nazionale	1.151	1.168	1.870	2.252	2.178	2.351	2.818	3.022	2.525	2.305	2.327	2.312	
			1,5%	*60,1%*	*20,4%*	*-3,3%*	*7,9%*	*19,9%*	*7,2%*	*-16,4%*	*-8,7%*	*1,0%*	*-0,6%*	*-100,0%*
	TOT	**2.260**	**1.866**	**2.208**	**2.417**	**2.875**	**3.346**	**2.819**	**3.047**	**2.547**	**2.305**	**2.328**	**2.351**	**0**
			-17,4%	*18,3%*	*9,5%*	*18,9%*	*16,4%*	*-15,8%*	*8,1%*	*-16,4%*	*-9,5%*	*1,0%*	*1,0%*	*-100,0%*
Charter	Internazionale	117	9	15	45	103	198	354	266	203	83	43	21	
			-92,3%	*66,7%*	*200,0%*	*128,9%*	*92,2%*	*78,8%*	*-24,9%*	*-23,7%*	*-59,1%*	*-48,2%*	*-51,2%*	*-100,0%*
	Nazionale	74	54	51	80	81	146	112	104	115	122	101	68	
			-27,0%	*-5,6%*	*56,9%*	*1,3%*	*80,2%*	*-23,3%*	*-7,1%*	*10,6%*	*6,1%*	*-17,2%*	*-32,7%*	*-100,0%*
	TOT	**191**	**63**	**66**	**125**	**184**	**344**	**466**	**370**	**318**	**205**	**144**	**89**	**0**
			-67,0%	*4,8%*	*89,4%*	*47,2%*	*87,0%*	*35,5%*	*-20,6%*	*-14,1%*	*-35,5%*	*-29,8%*	*-38,2%*	*-100,0%*
Aerotaxi	Internazionale	170	187	108	69	43	23	13	4	260	-	-	0	0
			10,0%	*-42,2%*	*-36,1%*	*-37,7%*	*-46,5%*	*-43,5%*	*-69,2%*	*6400,0%*	*-100,0%*			
	Nazionale	162	130	109	76	48	99	9	0	0	0	0	0	0
			-19,8%	*-16,2%*	*-30,3%*	*-36,8%*	*106,3%*	*-90,9%*	*-100,0%*					
	TOT	**332**	**317**	**217**	**145**	**91**	**122**	**22**	**4**	**260**	**0**	**0**	**0**	**0**
			-4,5%	*-31,5%*	*-33,2%*	*-37,2%*	*34,1%*	*-82,0%*	*-81,8%*	*6400,0%*	*-100,0%*	*#DIV/0!*	*#DIV/0!*	*#DIV/0!*
Generale	Internazionale		1.408	1.256	1.686	1517								
				-10,8%	*34,2%*	*-10,0%*								
	Nazionale		5.023	5.048	5.537	5.286								
				0,5%	*9,7%*	*-4,5%*								
	TOT		**6.431**	**6.304**	**7.223**	**6.803**	**13.180**	**12.893**	**13.745**	**11.577**	**12.312**	**10.670**	**12.481**	**7.385**
				-2,0%	*14,6%*	*-5,8%*	*93,7%*	*-2,2%*	*6,6%*	*-15,8%*	*6,3%*	*-13,3%*	*17,0%*	*-40,8%*
TOT	Internazionale	1.396	2.302	1.717	1.965	2.360	1.216	368	674	447	214	122	54	48
			64,9%	*-25,4%*	*14,4%*	*20,1%*	*-48,5%*	*-69,7%*	*83,2%*	*-33,7%*	*-52,1%*	*-43,0%*	*-55,7%*	*-11,1%*
	Nazionale	1.387	6.375	7.078	7.945	7.593	2.596	2.939	3.137	2.678	2.448	2.444	2.586	1.598
			359,6%	*11,0%*	*12,2%*	*-4,4%*	*-65,8%*	*13,2%*	*6,7%*	*-14,6%*	*-8,6%*	*-0,2%*	*5,8%*	*-38,2%*
		2.783	**8.677**	**8.795**	**9.910**	**9.953**	**16.992**	**16.200**	**17.556**	**14.702**	**14.974**	**13.236**	**15.121**	**9.031**
			211,8%	*1,4%*	*12,7%*	*0,4%*	*70,7%*	*-4,7%*	*8,4%*	*-16,3%*	*1,9%*	*-11,6%*	*14,2%*	*-40,3%*

14.4 Destinazioni e Compagnie aeree

Attualmente è operativo il collegamento di linea Bolzano - Roma con 4 frequenze giornaliere, tratta gestita finora da Air Alps, che dal 2012 opera in regime di onere per servizi pubblici.
Sono inoltre attive 4 destinazioni di tipo stagionale da e verso Cagliari, Lamezia, Catania e Olbia, operate con charter, gestite dalla compagnia aerea Austrian Arrows.

.

15 PREVISIONI DI TRAFFICO PER L'AEROPORTO DI BOLZANO

Le previsioni di traffico passeggeri per l'aeroporto Bolzano, necessarie ad individuare le consistenze e i fabbisogni infrastrutturali negli anni a venire sono condotte tenendo conto delle performance storiche del traffico, delle particolari condizioni dello scalo, delle strategie di sviluppo della società di gestione e delle potenzialità espresse dal territorio in termini di attrattività economica e turistica.
In particolare per le ipotesi di evoluzione del traffico si è tenuto conto:

- del consolidarsi del collegamento con Roma, che rappresenta al 2011 quasi l'80% del volume totale dei passeggeri;
- della crescita del segmento charter, che oggi assicura collegamenti point to point verso alcune dei principali luoghi di villeggiatura e che in futuro potrà invece alimentare un traffico incoming legato soprattutto al turismo sciistico. La forte valenza turistica del Trentino Alto Adige costituisce infatti una grande potenzialità per lo sviluppo del traffico dell'aeroporto di Bolzano, che potrebbe essere individuato dalle compagnie aeree quale destinazione alternativa a quella di Innsbruck.
- del potenziamento infrastrutturale previsto dal Piano di Sviluppo, che consentirà il superamento di alcune criticità che hanno influito negativamente sull'operatività dello scalo.
- della possibilità di poter operare con aeromobili più grandi, in grado di trasportare un maggior numero di passeggeri per volo;

Alla luce di tali considerazioni le previsioni di traffico sono basate su una ipotesi di forte crescita nei prossimi 5 anni, fino al raggiungimento di circa 200mila passeggeri, ed un assestamento del traffico negli anni successivi, con una crescita lenta che porterà nel 15 anni successivi a circa 230mila passeggeri, come illustrato nel dettaglio nelle tabelle seguenti.

ANNO di PREVISIONE	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
MOVIMENTI (A+P)										
MOV commerciali UE	2.821	2.821	3.103	3.119	3.135	3.150	3.166	3.182	3.198	3.214
Mov commerciali EXTRA UE	20	21	23	23	24	24	24	24	24	24
TOTALE MOV commerciali	2.842	2.843	3.127	3.142	3.158	3.174	3.190	3.206	3.222	3.238
Mov GA UE	13.885	13.885	16.384	16.466	16.548	16.631	16.714	16.798	16.882	16.966
Mov GA EXTRA UE	653	653	771	775	779	783	787	791	794	798
TOTALE MOV GA	14.538	14.538	17.155	17.241	17.327	17.414	17.501	17.588	17.676	17.765
TOTALE MOVIMENTI	17.380	17.381	20.282	20.383	20.485	20.588	20.691	20.794	20.898	21.003
TONNELLAGGIO (A+P)										
TONS commerciali UE	39.679	39.679	43.647	43.865	44.084	44.305	44.526	44.749	44.973	45.197
TONS commerciali EXTRA UE	286	296	326	328	329	331	333	334	336	338
TOTALE TONS commerciali	39.965	39.975	43.973	44.192	44.413	44.635	44.859	45.083	45.308	45.535
TONS GA UE	29.292	29.292	34.565	34.738	34.912	35.086	35.262	35.438	35.615	35.793
TONS GA EXTRA UE	1.467	1.467	1.731	1.739	1.748	1.757	1.766	1.774	1.783	1.792
TOTALE TONS GA	30.759	30.759	36.296	36.477	36.660	36.843	37.027	37.212	37.398	37.585
TOTALE TONNELLAGGIO	70.724	70.734	80.268	80.670	81.073	81.478	81.886	82.295	82.707	83.120
PASSEGGERI (A+P)										
Pax commerciali UE	82.000	99.000	143.000	200.000	201.000	202.005	203.015	204.030	205.050	206.076
Pax commerciali EXTRA UE	470	699	885	1.100	1.127	1.156	1.185	1.214	1.245	1.276
TOTALE PAX commerciali	82.470	99.699	143.885	201.100	202.127	203.161	204.200	205.245	206.295	207.352
Pax GA UE	8.833	9.434	11.132	11.188	11.244	11.300	11.356	11.413	11.470	11.528
Pax GA EXTRA UE < 25 tons	1.045	1.045	1.234	1.240	1.246	1.252	1.259	1.265	1.271	1.278
TOTALE PAX GA	9.878	10.480	12.366	12.428	12.490	12.552	12.615	12.678	12.741	12.805
TOTALE PASSEGGERI	92.348	110.178	156.251	213.527	214.617	215.713	216.815	217.923	219.037	220.157

Previsioni di traffico 1° – 1° anno

ANNO di PREVISIONE	ANNO11	ANNO12	ANNO13	ANNO14	ANNO15	ANNO16	ANNO17	ANNO18	ANNO19	ANNO20
MOVIMENTI (A+P)										
MOV commerciali UE	*3.230*	*3.246*	*3.262*	*3.279*	*3.295*	*3.311*	*3.328*	*3.345*	*3.348*	*3.351*
Mov commerciali EXTRA UE	*24*	*24*	*24*	*25*	*25*	*25*	*25*	*25*	*25*	*25*
TOTALE MOV commerciali	*3.254*	*3.270*	*3.287*	*3.303*	*3.320*	*3.336*	*3.353*	*3.370*	*3.373*	*3.376*
Mov GA UE	*17.051*	*17.136*	*17.222*	*17.308*	*17.395*	*17.482*	*17.569*	*17.657*	*17.675*	*17.692*
Mov GA EXTRA UE	*802*	*806*	*810*	*815*	*819*	*823*	*827*	*831*	*835*	*839*
TOTALE MOV GA	*17.854*	*17.943*	*18.033*	*18.123*	*18.213*	*18.304*	*18.396*	*18.488*	*18.510*	*18.532*
TOTALE MOVIMENTI	21.108	21.213	21.319	21.426	21.533	21.641	21.749	21.858	21.883	21.908
TONNELLAGGIO (A+P)										
TONS commerciali UE	*45.423*	*45.650*	*45.879*	*46.108*	*46.339*	*46.570*	*46.803*	*47.037*	*47.084*	*47.131*
TONS commerciali EXTRA UE	*339*	*341*	*343*	*344*	*346*	*348*	*350*	*351*	*352*	*352*
TOTALE TONS commerciali	*45.763*	*45.991*	*46.221*	*46.452*	*46.685*	*46.918*	*47.153*	*47.389*	*47.436*	*47.483*
TONS GA UE	*35.972*	*36.152*	*36.333*	*36.514*	*36.697*	*36.880*	*37.065*	*37.250*	*37.287*	*37.325*
TONS GA EXTRA UE	*1.801*	*1.810*	*1.819*	*1.828*	*1.837*	*1.847*	*1.856*	*1.865*	*1.875*	*1.884*
TOTALE TONS GA	*37.773*	*37.962*	*38.152*	*38.343*	*38.534*	*38.727*	*38.921*	*39.115*	*39.162*	*39.209*
TOTALE TONNELLAGGIO	83.536	83.954	84.373	84.795	85.219	85.645	86.073	86.504	86.598	86.692
PASSEGGERI (A+P)										
Pax commerciali UE	*207.106*	*208.141*	*209.182*	*210.228*	*211.279*	*212.336*	*213.397*	*214.464*	*214.679*	*214.893*
Pax commerciali EXTRA UE	*1.308*	*1.341*	*1.375*	*1.409*	*1.445*	*1.481*	*1.518*	*1.556*	*1.589*	-
TOTALE PAX commerciali	*208.414*	*209.482*	*210.557*	*211.637*	*212.724*	*213.816*	*214.915*	*216.020*	*216.268*	*214.893*
Pax GA UE	*11.585*	*11.643*	*11.701*	*11.760*	*11.819*	*11.878*	*11.937*	*11.997*	*12.009*	*12.021*
Pax GA EXTRA UE < 25 tons	*1.284*	*1.290*	*1.297*	*1.303*	*1.310*	*1.316*	*1.323*	*1.330*	*1.336*	-
TOTALE PAX GA	*12.869*	*12.934*	*12.998*	*13.063*	*13.129*	*13.194*	*13.260*	*13.326*	*13.345*	*12.021*
TOTALE PASSEGGERI	221.283	222.416	223.555	224.700	225.852	227.011	228.175	229.347	229.613	226.914

Previsioni di traffico 11° – 20° anno

16 FABBISOGNO DI INFRASTRUTTURE

Il dimensionamento degli ambienti landside e airside deve essere una operazione il più possibile congiunta per evitare forti squilibri tra i valori di capacità dei due elementi. Ciascuna parte, separatamente, presenta una capacità limite teorica, che finisce col ripercuotersi inevitabilmente sulla capacità dell'altra.
I flussi caratteristici di airside e landside sono però misurati in unità non omogenee. L'airside considera la capacità in termini di movimenti/ora, che da un punto di vista della funzionalità sono (in genere) considerati tutti uguali a prescindere dalle caratteristiche e dimensioni dell'aeromobile.
Il landside invece misura la sua capacità in funzione dei passeggeri/ora. In realtà le due unità sono solo apparentemente non confrontabili. Il traffico, infatti, è caratterizzato da altri due parametri che sono il mix di traffico, ossia la ripartizione del tipo di aeromobili operanti in funzione del numero di posti offerto e il riempimento medio degli aeromobili.
Dividendo il numero dei passeggeri per il numero di voli registrati si ottiene il riempimento medio degli aeromobili, ovvero il numero di pax per movimento, che consente il confronto tra i due valori di capacità.
Nei capitoli seguenti sono pertanto riportate le stime relative ai picchi di traffico passeggeri e al riempimento degli aeromobili, necessarie per il calcolo del fabbisogno infrastrutturale dello scalo nel periodo di riferimento

16.1 Traffico nell'ora di punta

Il fabbisogno di infrastrutture per l'aeroporto è calcolato sulla base dei flussi dell'ora di punta e della loro evoluzione nel corso degli anni.
Facendo evolvere i flussi passeggeri ed il numero di movimenti nelle ore di congestione in funzione della crescita dei passeggeri cumulati annui si ha una idea dei flussi di picco per gli anni a venire. Inoltre sulla base dei fabbisogni di stalli di sosta e sui movimenti registrati nel 2008 è possibile, sempre evolvendo i dati proporzionalmente al numero di passeggeri annui previsti, capire i fabbisogni dell'airside aeroportuale.

Si riportano a seguire le stime dei picchi di traffico, per le varie soglie temporali di riferimento.

ANNI	PASSEGGERI	TPHP	TPHP IN	TPHP OUT
	pax/y	pax/h	pax/h	pax/h
Anno 0	66.593	57	34	40
Anno 5	202.127	172	103	120
Anno10	207.352	176	106	123
Anno 15	212.724	181	108	127
Anno 20	216.516	184	110	129

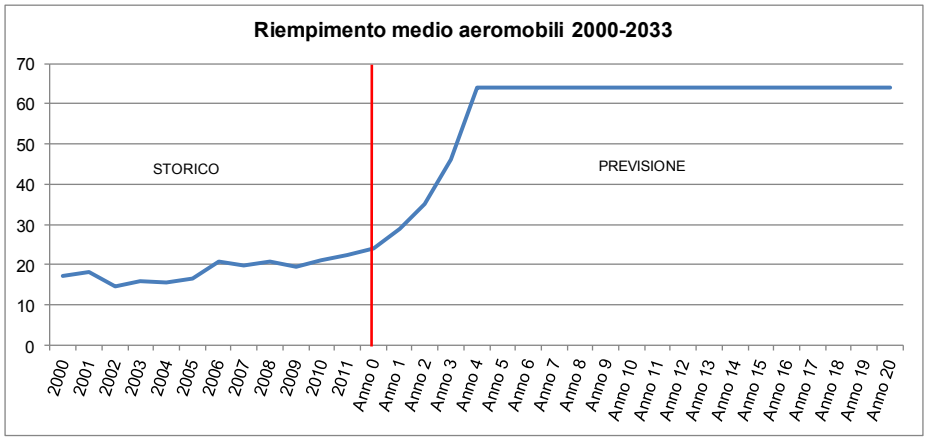
***Passeggeri nell'ora di Punta (TPHP-** Typical Peak Hour Passenger)*

16.2 Riempimento medio aeromobili

Nel grafico e nella tabella seguente sono riportati gli andamenti storici del riempimento medio degli aeromobili e la sua evoluzione negli anni.
Si precisa che tale dato è riferito soltanto ai voli di linea e charter escludendo quelli di aviazione generale poiché hanno riempimenti (soprattutto quest'ultimi) molto bassi che altererebbero la media.

Si evidenzia, rispetto al trend storico, la previsione di crescita del riempimento degli aeromobili nei prossimi 5 anni, in considerazione dell'evoluzione dei velivoli abitualmente impiegati su servizi di linea, in corso di dismissione da parte delle compagnie perché non profittevoli a favore di aeromobili a capacità superiore (50-70 posti) in grado di offrire servizi e ritorni economici adeguati.

STORICO	
anni	*Pax/Mov*
2000	17
2001	18
2002	15
2003	16
2004	16
2005	17
2006	21
2007	20
2008	21
2009	19
2010	21
2011	22
PREVISIONE	
Anno 0	24
Anno 1	29
Anno 2	35
Anno 3	46
Anno 4	64
Anno 5	64
Anno 6	64
Anno 7	64
Anno 8	64
Anno 9	64
Anno 10	64
Anno 11	64
Anno 12	64
Anno 13	64
Anno 14	64
Anno 15	64
Anno 16	64
Anno 17	64
Anno 18	64
Anno 19	64
Anno 20	64



Trend storico e stime del riempimento medio aeromobili

Attraverso le stime del TPHP e del riempimento medio negli anni futuri è possibile stimare il numero di movimenti prevedibili nell'ora di punta alle soglie temporali di riferimento del piano, come riportato nella tabella seguente.

ANNI	PAX pax/y	TPHP pax/h	Riempimento medio aeromobili pax/mov	Movimenti mov/h
Anno 0	53.917	46	20	2
Anno 1	66.593	57	24	2
Anno 5	202.127	172	64	3
Anno10	207.352	176	64	4
Anno 15	212.724	181	64	4
Anno 20	216.516	184	64	4

16.3 Fabbisogno Air side

Sulla base della capacità del sistema di infrastrutture aeronautiche richiesta precedentemente stimata in termini di movimenti nell'ora di picco è stato possibile calcolare il fabbisogno delle infrastrutture airside.

Per far fronte ai fabbisogni stimati, oltre che ai necessari interventi di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture saranno necessari anche interventi per il miglioramento dell'operatività dello scalo relativi ai diversi fattori che influenzano generalmente la capacità dell'airside aeroportuale quali:

- procedure e separazioni in avvicinamento;
- codice aeroportuale;
- tempi di occupazione delle piste, a loro volta determinati dalla presenza e dalla disposizione di uscite veloci e raccordi;
- disposizione delle taxiway;
- disponibilità di piazzole di sosta aeromobili.

Per i calcolo del fabbisogno di piazzole di sosta si è fatto riferimento alla metodologia IATA, applicata alle particolari fattori di traffico che caratterizzano lo scalo di Bolzano.
In particolare i fattori presi a riferimento sono:

- Il **numero dei movimenti** degli aeromobili nell'ora di picco;

- Il **tempo medio di occupazione** delle piazzole, che si attesta in media intorno ai 45 minuti, in considerazione della tipologia di traffico che caratterizza lo scalo;

- **Coefficiente aggiuntivo** di riserva per eventuali ritardi in partenza e soste forzate, pari al 5%.

- Il **fattore di utilizzazione** delle piazzole, che dipende dalla regolarità di utilizzo o meno e dalla omogeneità del traffico. Per Bolzano il fattore di utilizzo può essere stimato intorno al 0,70.

Pertanto il numero di piazzole può essere calcolato con la seguente formula (formula di Horonjeff):

$$\text{Numero Piazzole} = \frac{\text{Movimenti/ora} \times \text{Tempo di occupazione}}{\text{Fattore di utilizzazione}} \times \text{coefficiente aggiuntivo}$$

Applicando tale formula per ciascun periodo di riferimento , si ottengono i fabbisogni di stand negli anni, come riportato nella tabella seguente, a cui devono essere aggiunti gli stand necessari per l'aviazione Generale e l'aviazione minore.

ANNI	PAX pax/y	TPHP pax/h	Riempimento medio aeromobili pax/mov	Movimenti mov/h	stand necessari n.
Anno 0	53.917	46	20	2	3
Anno 1	66.593	57	24	2	3
Anno 5	202.127	172	64	3	4
Anno10	207.352	176	64	4	6
Anno 15	212.724	181	64	4	6
Anno 20	216.516	184	64	4	6

Fabbisogni di stand aeromobili

16.4 Fabbisogno per il land side

Il sistema di valutazione del fabbisogno dei sottosistemi del land side si basa, in accordo con quanto sviluppato per l'air side, sulle previsioni di crescita del traffico passeggeri.

Terminal

Per valutare il fabbisogno di aree del terminal viene generalmente preso come riferimento gli standard pubblicati dalla FAA e dalla IATA. Entrambe le metodologie arrivano a definire dei parametri di aree pro-capite per i passeggeri nelle condizioni maggiormente critiche. E' da evidenziare però che lo standard definito dalla FAA si riferisce alla realtà statunitense e che risulta alquanto sovrastimata rispetto alla media italiana, pari a circa 20 mq/pax.
Vista la situazione particolare dello scalo di Bolzano in termini di dimensioni e complessità è ragionevole pensare di ridurre tale parametro a 13 mq/pax che applicato ai passeggeri previsti nell'ora dei punta, negli anni di riferimento, permette di ottenere il fabbisogno di superficie lorda del terminal, come illustrato nella tabella seguente.

ANNI	Passeggeri pax/y	TPHP pax/h	Fabbisogno GTA (Gross Terminal Area) mq
Anno 0	66.593	57	736
Anno 5	202.127	172	2.234
Anno10	207.352	176	2.291
Anno 15	212.724	181	2.351
Anno 20	216.516	184	2.393

Parcheggi

La determinazione del fabbisogno di sosta per l'aeroporto di Bolzano tiene conto dello standard massimo accettato da ENAC, equivalente a 700 posti auto per milione di passeggeri annui a cui è stato applicato un coefficiente correttivo che tiene in considerazione la specificità dello scalo (ottenendo così n°1 p.a. ogni 1.000 pax); ad esso è stato aggiunto un 30% di posti auto per gli addetti e altri servizi.
Nella tabella a seguire sono rappresentate le stime del fabbisogno di sosta, attraverso l'applicazione dello standard suddetto ai passeggeri previsti per ogni soglia temporale di riferimento.

ANNI	Passeggeri	Fabbisogno parcheggi *	Incremento addetti (+15%)	Totale Fabbisogno	
	pax/y	*n. posti auto*	*n. posti auto*	*n. posti auto*	*mq*
Anno 0	66.593	67	10	77	1.915
Anno 5	202.127	202	30	232	5.811
Anno10	207.352	207	31	238	5.961
Anno 15	212.724	213	32	245	6.116
Anno 20	216.516	217	32	249	6.225

Attualmente i posti auto per i passeggeri sono 343 e superano il fabbisogno del traffico attuale e previsto dell'aeroporto sino a tutto il piano ventennale.

16.5 Quadro sintetico delle previsioni di traffico e dei fabbisogni infrastrutturali

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva delle previsioni di traffico e quella dei fabbisogni infrastrutturali stimati fino all'anno 20.

ANNI	PREVISIONI DI TRAFFICO							
	TRAFFICO PAX		TPHP	pax/mov		Movimenti		
	Comm.	A.G.		Comm.	A.G.	Comm.		A.G.
	pax/y	*pax/y*	*pax/h*	*pax/mov*	*pax/mov*	*mov/y*	*mov/h*	*mov/y*
Anno 0	66.593	8.505	57	24	0,7	2.759	2	17.327
Anno 5	202.127	12.490	172	64	0,7	3.158	3	17.765
Anno10	207.352	12.805	176	64	0,7	3.238	4	18.213
Anno 15	212.724	13.129	181	64	0,7	3.320	4	18.532
Anno 20	216.516	13.358	184	64	0,0	3.376	4	18.532

Sintesi previsioni di traffico

ANNI	FABBISOGNI				
	stand		piste	parcheggi	Terminal pax
	Comm.	A.G.			
	n.	*n.*	*n.*	*n.*	*mq*
Anno 0	3	4	1	77	736
Anno 5	4	4	1	232	2.234
Anno10	6	4	1	238	2.291
Anno 15	6	4	1	245	2.351
Anno 20	6	5	1	249	2.393

Sintesi fabbisogni infrastrutturali

17 CONFIGURAZIONE ATTUALE E FUTURA DELLE INFRASTRUTTURE

Aerostazione		
Sottosistemi	*Parametro – Attuale*	*Paramento – Futuro*
Atrio arrivi+pad.	4 (LOS A)	3,1 (LOS A)
Attesa partenze	2,7 (LOS B)	4,1 (LOS A)
Attesa partenze internazionali		
Arrivi internazionali+ PS	/	/
Ritiro bagagli nazionali	2,0 (LOS B)	3,3 (LOS A)
Ritiro bagagli internaz.+attesa dogana		
Atrio arrivi	2,8 8(LOS A)	4,9 (LOS A)
Atrio partenze 2° livello	/	/
Atrio partenze 3° livello	/	/
Carosello restituzione bagali	1 circolina	4 circoline
Funzione	*Durata Max attesa - Attuale*	*Durata Max attesa – Futura*
Passaporto arrivi	/	/
Dogana Arrivi	/	/
Sicurezza Passaporto valuta partenza	5,3 min	5,0 min
Check-in	3,54 min	4,0 min
Viabilità		
Parametro	*Parametro – Attuale*	*Paramento – Futuro -*
Lunghezza Fronte	47 (def+provvisoria)	23 (definitiva)
Parcheggi		
Parametro	*Parametro – Attuale*	*Paramento – Futuro -*
Posti a pagamento	0	0
Posti Liberi	343	640

PARTE TERZA - QUADRO STRATEGICO E PROGRAMMATICO

L'Aeroporto, partecipato al 100% dalla Provincia, in considerazione dello sviluppo del traffico atteso, supportato degli interventi previsti sulle infrastrutture, risponde pienamente all'esigenza locale di mobilità del territorio. L'interesse locale è chiaramente manifestato dalla Provincia che ha supportato costantemente la crescita dell'Aeroporto.
Le strategie societarie prevedono una gestione dell'aeroporto che garantisca elevati standard qualitativi per l'utenza, anche in ottemperanza alla mission societaria: "l'attività della società orientata all'efficienza e non al lucro, con l'obbligo di perseguire l'interesse collettivo". E' intenzione della società di intervenire come descritto nel piano sia sull'infrastruttura sia sulla gestione dell'aeroporto in modo da garantire il miglior risultato possibile all'utenza aeroportuale e della collettività provinciale.
Quindi, realizzando quanto descritto nel piano ed eliminando anche le restrizioni operative che fino ad oggi non hanno permesso di soddisfare una certa tipologia di utenza, si vogliono creare le premesse per presentare l'infrastruttura al mercato affinché essa possa essere riconosciuta dallo stesso come effettiva offerta di trasporto per il pubblico con una conseguente crescita di passeggeri.

Il principale obiettivo che è stato perseguito nell'elaborazione del presente piano è l'equilibrio fra crescita del traffico, sicurezza e livelli di servizio delle infrastrutture. Tale obiettivo è stato perseguito ponendo la massima attenzione al rapporto dello scalo con l'ambiente circostante e con il territorio antropizzato.
Ottimizzazione dello spazio disponibile, razionalità e funzionalità della distribuzione di infrastrutture e manufatti, insieme a flessibilità rispetto alle mutevoli esigenze del trasporto aereo, sono stati i criteri ispiratori sia per le valutazioni preliminari sulle opzioni di sviluppo che per le definitive scelte progettuali.
Per raggiungere tali risultati il piano è stato realizzato da ABD utilizzando i seguenti criteri:

- Previsione di un'area di messa in sicurezza per le operazioni di decollo e atterraggio;
- bilanciamento del disegno dell'aeroporto in modo che ogni elemento abbia una capacità potenziale rapportabile e proporzionata rispetto a quella di ogni altro elemento;
- efficienza dell'operatività di ogni singola infrastruttura all'interno del sistema aeroporto;
- sviluppo progressivo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali, allo scopo di seguire la domanda di traffico evitando sovra o sotto dimensionamenti;
- opzioni flessibili per lo sviluppo di ciascuno dei progetti previsti dal Piano che permettano di soddisfare variazioni non previste della domanda;
- compatibilità con lo sviluppo delle comunità limitrofe sul territorio e mitigazione degli impatti sull'ambiente.

Il complesso dei criteri utilizzati ha portato alla definizione di un quadro di interventi che ricadono in parte all'interno dell'area aeroportuale ed in parte all'esterno del sedime. L'individuazione delle aree di espansione consente comunque già da subito di imporre i necessari vincoli per la realizzabilità in futuro delle opere aeroportuali.

In tale contesto la società di gestione ABD ha verificato le condizioni per soddisfare la domanda di traffico ricercando le soluzioni per il progressivo aumento della capacità delle infrastrutture e dei servizi a partire dai manufatti esistenti.
La maggiore parte degli interventi previsti dal Piano elaborato riguarda l'espansione del sedime, l'ampliamento delle infrastrutture airside, l'ampliamento ed una razionale distribuzione delle infrastrutture landside, con una particolare attenzione alla sistemazione della viabilità di accesso e di distribuzione interna.

In sintesi il complesso degli interventi è riconducibile a due fasi:

- prima fase 2013-2022
- seconda fase 2023-2032

Lo sviluppo delle fasi del programma di intervento avverrà nel quadro definito dall'obiettivo principale dell'implementazione di sicurezza e livelli di servizio e perseguendo la strada del progressivo miglioramento dell'accessibilità nello scalo per garantire le esigenze del bacino di utenza.
Tra gli interventi previsti nello sviluppo aeroportuale vi è l'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili con l'incremento del numero di piazzole di sosta.
La definizione del futuro assetto dell'area land side e delle principali direttrici di sviluppo è stata condizionata dalla conformazione delle aree a disposizione.
.

18 PROGETTO DELLE INFRASTRUTTURE AIR SIDE

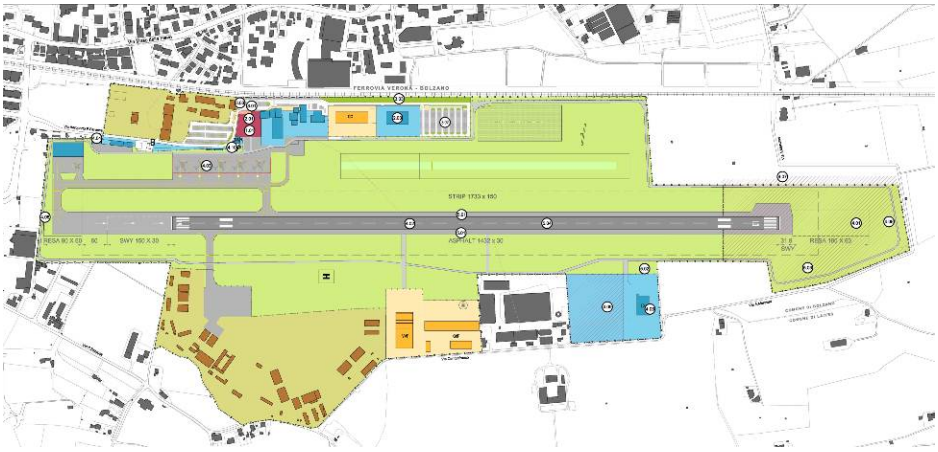
Pista

L'intervento principale che riguarda l'area airside è legato alla messa in sicurezza della pista al fine di garantire la tutela dell'attività aeronautica. Con questo obiettivo la prima fase prevede lo spostamento delle soglie lato città di 300 m portando la pista a 1430 m di lunghezza.

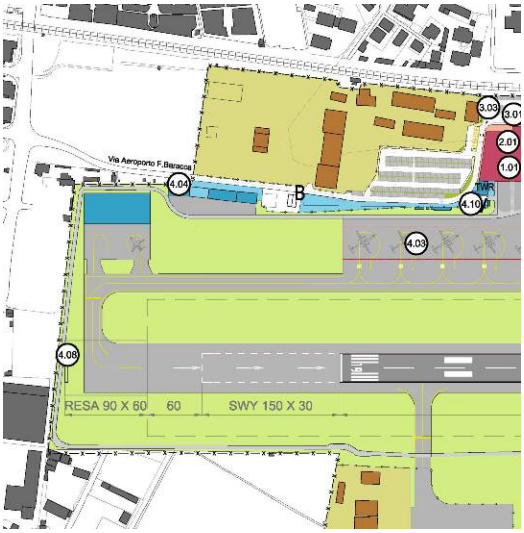
Le testate presentano:

- area stopway (150 m in testata **19** e 93 m in testata **01**)
- area strip di 60 m (portando l'intera strip a 1733 x 150m)
- area resa di 90 m x 60m in testata **19** e 180x60 in testata **01**

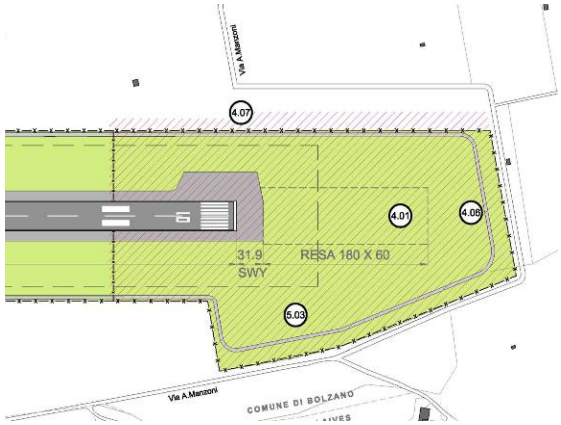
Riportiamo di seguito uno zoom delle specifiche appena descritte.



Planimetria aeroporto di Bolzano -1° fase: anno 10



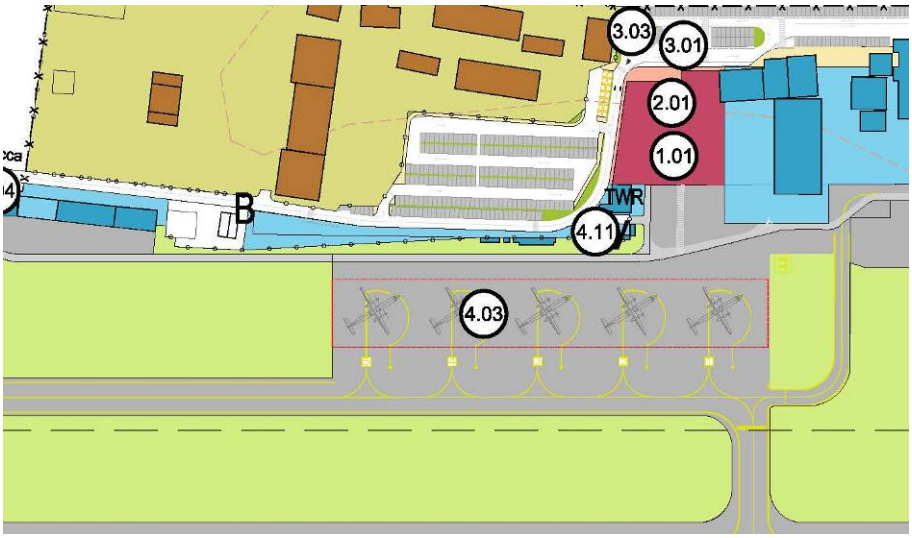
TESTATA 19



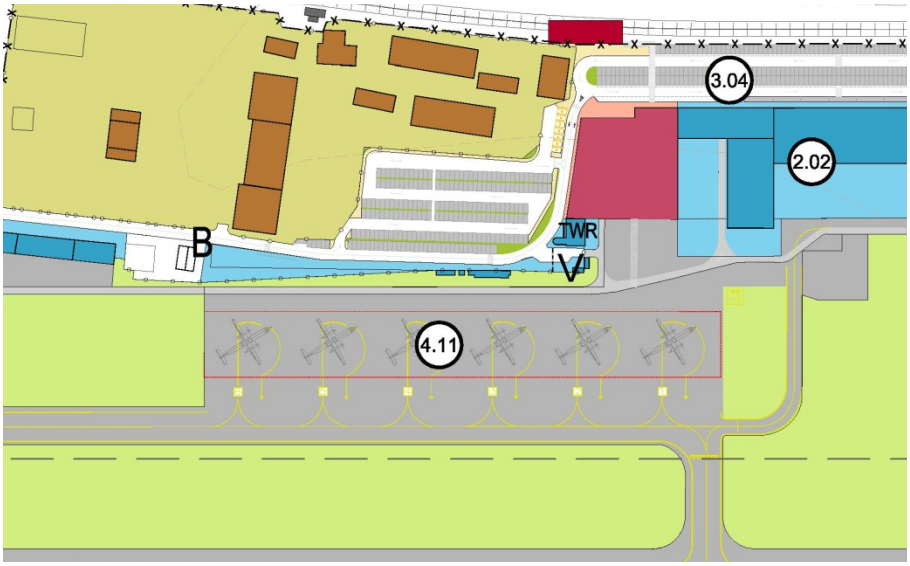
TESTATA 01

Piazzale aeromobili

Il progetto prevede il potenziamento del piazzale aeromobili al fine di rispondere al fabbisogno richiesto dalle previsioni di traffico all'anno 10 e 20.



Ampliamento piazzale aeromobili anno 10



Ampliamento piazzale aeromobili anno 20

Come rappresentato dalle figure sopra riportate si prevede un ampliamento progressivo della capacità del piazzale che consentirà di rispondere sia alle necessità dei voli di linea che a quelli di aviazione generale.
Nella tavola di rappresentazione degli anni 10-20 gli stand rappresentano graficamente una delle possibili configurazioni.

19 PROGETTO DELLE INFRASTRUTTURE LAND SIDE

Terminal passeggeri

Sono attualmente in corso i lavori per l'ampliamento del terminal passeggeri. L'ampliamento previsto è di circa 1600 mq per una superficie complessiva prevista di circa 2.400 mq con raddoppio sala partenze e arrivi per poter dividere i pax Schengen da quelli Extra- Schengen. In questo modo l'aerostazione risponderà al fabbisogno richiesto per i volumi di traffico previsti all'anno 20.

Anno	Passeggeri pax/y	TPHP pax/h	Fabbisogno GTA (Gross Terminal Area) mq
Anno 0	66.593	57	736
Anno 5	202.127	172	2.234
Anno10	207.352	176	2.291
Anno 15	212.724	181	2.351
Anno 20	216.516	184	2.393

Il progetto attuale garantisce il rispetto dei fabbisogni fino alla scadenza del piano.

Terminal ferroviario

La presenza della linea ferroviaria è una opportunità molto importante per consentire agli abitanti di Bolzano e ai passeggeri che usufruiranno dello scalo di poter accedere facilmente all'aeroporto per mezzo del treno. Nella fase finale all'anno 20 è ipotizzabile quindi la realizzazione di una fermata ferroviaria nell'area extra sedime. L'intervento oltre a migliorare l'accessibilità dell'aeroporto consentirebbe l'aumento sostanziale del bacino di traffico regionale dello scalo bolzanino. La nuova fermata consiste in termini di interventi nella creazione di un nuovo binario parallelo alla linea esistente e di una struttura ricettiva collegata all'area del terminal passeggeri per mezzo di una semplice passerella pedonale.

Accessibilità, collegamenti interni e parcheggi

Il presente Piano prevede il miglioramento della distribuzione interna dell'aeroporto attraverso degli interventi minimali. L'accesso all'aeroporto rimane invariato ma vedrà la realizzazione del nuovo parcheggio sosta lunga a sud del Terminal passeggeri. Il totale tra i parcheggi fronte terminal e il parcheggio sosta lunga andranno a soddisfare il fabbisogno richiesto dai flussi di traffico previsti sino all'anno 20.

Anno	**Passeggeri**	**Fabbisogno parcheggi**	**Parcheggi Reperiti**
	n.	*n° p.a.*	*n° p.a.*
Anno 0	66.593	77	76
Anno 5	202.127	232	196
Anno 10	207.352	238	281
Anno 15	212.724	245	289
Anno 20	216.516	249	298

L'intervento finale previsto entro l'anno 20 è l'inserimento di una nuova rotatoria di Ø pari a 30 m per agevolare l'ingresso sia all'area fronte terminal che all' area parcheggio sosta lunga.

Servizi di supporto alle attività aeroportuali

Distributore carburante
L'attuale distributore carburante si trova accanto al piazzale aeromobili in prossimità dell'area land side. L'obiettivo del presente progetto è la ricollocazione adeguata del distributore sia per motivi funzionali che di sicurezza.
Il progetto prevede il posizionamento dello stesso in una nuova area di servizio aeroportuale sita a ovest della pista di volo. L'accesso all'area avverrà tramite varco all'area airside con accesso controllato.

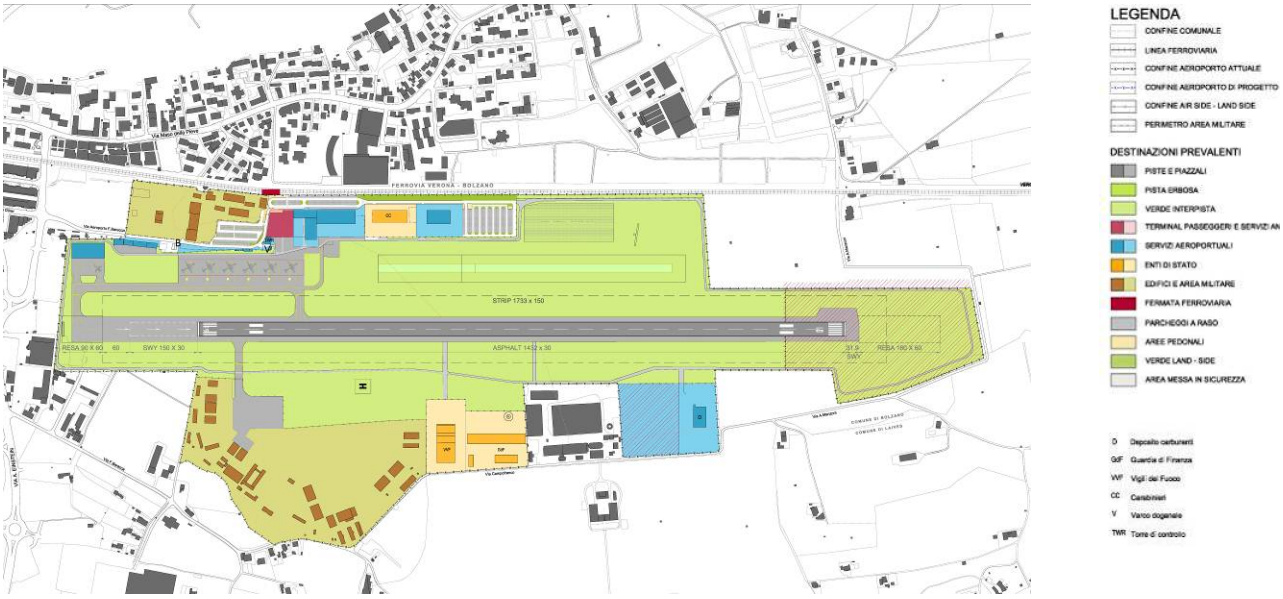
Hangars ABD e privati
Il progetto prevede alcuni interventi secondari che permettono di soddisfare in maniera flessibile le attuali e future esigenze dell'aeroporto. In sintesi si tratta della regolarizzazione e nuova costruzione di hangars, tra cui quelli attualmente collocati in maniera confusa accanto al terminal. La regolarizzazione e la ricollocazione nonché l'ampliamento degli stessi consentirà di sfruttare al meglio la capacità e la funzionalità di questi spazi.

20 PROGETTO DELLE RETI TECNOLOGICHE

Gli interventi di progetto riguardano sostanzialmente l'implementazione delle reti attuali e l'adattamento di queste alle opere progettate. In particolare si procederà con la sistemazione delle rete di scarico delle acque meteoriche, eliminando il laghetto in testata pista posizionando un nuovo sistema di accumulo e drenaggio.
Per quanto riguarda la rete elettrica, in particolare quella relativa agli impianti AVL, verrà riqualificata ed adattata alle nuove esigenze della pista di volo, mantenendo inalterata la cabina.
Le altre reti, in particolare quelle di riferimento dell'aerostazione e degli altri edifici verranno opportunamente implementate alle nuove esigenze, impostando le nuove progettazioni al massimo risparmio energetico.

21 LO SCHEMA PROGETTUALE DEL PIANO

L'assetto definitivo di progetto sulla base degli interventi previsti e delle considerazioni fin qui esposte è il seguente:



Programma Degli Interventi

RIF. PSA	TIPOLOGIA INTERVENTO	DESCRIZIONE	anno 10	anno 20	Totale 2012 - 2032
TERMINAL					
01:01	Ampliamento terminal - 2012	Si prevede l'ampliamento del terminal passeggeri di 1600 mq, per un totale di superficie pari a 2.400 mq.	€ 5.100.000,00		€ 5.100.000,00
EDIFICI VARI					
02:01	Ristrutturazione bar	Ristrutturazione bar e adeguamento dello stesso al nuovo ampliamento comprensivo di servizi accessori	€ 500.000,00		€ 500.000,00
02:02	Riqualificazione e ampliamento hangars vicino al terminal	Riqualificazione hangars tra il Terminal passeggeri e l'edificio dei carabinieri		€ 1.020.000,00	€ 1.020.000,00
02:03	Riconversione hangar ex guardia di finanza - 1° step 2022	Rincoversione dell'attuale edificio, di circa 1.500 mq, con annessa area per servizi aeroportuali all'interno dell'area ex. Guardia di Finanza.	€ 600.000,00		€ 600.000,00
VIAVILITA' E PARCHEGGI					
03:01	Parcheggio pullmann a raso fronte terminal	Sistemazione viabilità fronte terminal di accesso e di distribuzione ai parcheggi pullmann	€ 150.000,00		€ 150.000,00
03:02	Viabilità e parcheggio sosta lunga	Realizzazione di nuovo parcheggio e relativa viabilità a sud dell'edificio ex GdF	€ 1.000.000,00		€ 1.000.000,00
03:03	Sistemazioni esterne - verde landside	Sistemazione aree verdi land side	€ 28.000,00		€ 28.000,00
03:04	Riqualificazione viabilità e parcheggi	Sistemazione della viabilità di accesso alla distribuzione dei parcheggi e riqualificazione degli stessi		€ 250.000,00	€ 250.000,00
UTTURE DI VOLO					
04:01	Acquisizione area per adeguamento e messa in sicurezza pista	Acquisizione dell'area per l'adeguamento e la messa in sicurezza della pista pari a circa 96.441 mq	€ 4.563.000,00		€ 4.563.000,00
04:02	Adeguamento e messa in sicurezza della pista	Adeguamento della pista di volo principale compresa la sistemazione della strip 350m e pavimentazione di 17.500 mq	€ 3.900.000,00		€ 3.900.000,00
04:03	Ampliamento piazzale aeromobili - 1° step 2022	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m per un'area totale di 4.800 mq.	€ 500.000,00		€ 500.000,00
04:11	Ampliamento piazzale aeromobili - 2° step 2032	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m per un'area totale di 9.775 mq.		€ 500.000,00	€ 500.000,00
04:04	Nuovo hangar rimessaggio	Realizzazione di un nuovo hangar manutenzione	€ 1.320.000,00		€ 1.320.000,00
04:05	Nuovo deposito carburanti e nuovo deposito deiceng	Nuovo distributore carburanti e nuovo deposito deiceng	€ 900.000,00		€ 900.000,00
04:06	Nuova viabilità perimetrale e recinzione	Con l'acquisizione della nuova area pista e il corrispondente ampliamento del sedime si rende necessario rifare il tratto di viabilità perimetrale a sud, per una lunghezza di circa 985 m per una larghezza di m 5 interni e m 5 esterni	€ 1.150.000,00		€ 1.150.000,00
04:07	Spostamento gasdotto	Spostamento gasdotto per permettere il prolungamento della pista di volo	€ 400.000,00		€ 400.000,00
04:08	Inserimento blast deflector	Nuovo inserimento del blast deflector	€ 400.000,00		€ 400.000,00
04:09	Acquisizione aree per servizi aeroportuali	Acquisizione dell'are da adibire a servizi aeroportuali	€ 1.000.000,00		€ 1.000.000,00
04:10	Varco carraio e varco general aviator vip	Trasformazione del varco attuale e della palazzina Enac a varco carraio e varco general aviator vip	€ 200.000,00		€ 200.000,00
RETI E SOTTOSERVIZI					
05:01	Adeguamento/sostituzione fongoli bordo pista - manutenzione straordinaria	Interventi di riqualifica del sistema di raccolta delle acque di piattaforma della psita di volo	€ 1.500.000,00		€ 1.500.000,00
05:02	Eliminazione lago di laminazione	Interramento dell'attuale lago adibito a laminazione delle piene	€ 1.100.000,00		€ 1.100.000,00
05:03	Realizzazione nuovo sistema di accumulo e drenaggio	Realizzazione di una nuova condotta interrata composta da vasche e pompe di sollevamento	€ 1.000.000,00		€ 1.000.000,00
05:04	Manutenzione straordinaria pista di volo e AVL	Interventi sulla pavimentazione per migliorarne l'aderenza	€ 500.000,00		€ 500.000,00
			Totale 2022	**Totale 2032**	**Totale Interventi**
			25.811.000	**1.770.000**	**27.581.000**

Descrizione Interventi

Intervento n° 01.01 - Ampliamento aerostazione 2012:	L'intervento prevede l'ampliamento del terminal esistente per poterlo predisporlo per le future esigenze operative dello scalo. Si prevede la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica a 2 piani da collegare all'esistente in modo da ampliarne le aree operative. L'esecuzione dei lavori è in fase conclusiva.
Intervento n° 02.01 - Ristrutturazione bar	L'intervento prevede la ristrutturazione del bar e l'adeguamento dello stesso per adeguarlo alle esigenze della nuova infrastruttura. Le opere sono comprensive di lavori anche sui servizi accessori come opere edili ed impiantistiche.
Intervento n° 02.02 - Riqualificazione e ampliamento hangars	L'intervento consiste nella riqualificazione degli hangars siti tra il terminal passeggeri e l'attuale edificio del corpo carabinieri. Al fine di adibirla a deposito aeromobili. Gli interventi prevedono la sostanziale demolizione degli edifici esistenti e la costruzione di nuovi hangar a servizio dell'aeroporto, per poterli utilizzare come hangar di deposito o per piccole manutenzioni.
Intervento n° 02.03 - Riconversione Hangar ex GdF	All'interno dell'area si prevede la riconversione dell'attuale edificio, ad oggi sede in dismissione del Corpo della Guardia di Finanza che a breve verrà ricollocata a fianco dei Vigili del Fuoco. Questo consentirà in seguito di riqualificare l'edificio come hangar, con un corpo di circa 1.500 mq, e utilizzare la zona scoperta a servizi aeroportuale
Intervento n° 03.01 - Parcheggio pullman a raso fronte terminal	L'intervento consiste nella sistemazione della viabilità, fronte terminal, di accesso e distribuzione ai parcheggi pullman. L'intervento prevede la riqualifica della pavimentazione ed il riordino della viabilità al fine di regolarizzare e di rendere più agevoli le manovre per gli autisti.
Intervento n° 03.02 - Viabilità e parcheggio sosta lunga	Si prevede la realizzazione di un parcheggio ex-novo a sud dell'aeroporto, sito dopo la caserma dei Carabinieri. Verrà riqualificata la viabilità relativa all'accesso a tale parcheggio per migliorarne lo scorrimento dei veicoli. Ad oggi la strada presenta misure ridotte alle necessità di transito. Gli utenti dell'aeroporto potranno fruire di 300 stalli auto a sosta lunga.
Intervento n° 03.03 - Sistemazioni esterne verde landside	Si prevede la sistemazione del verde landside. Tale intervento comprende sia le aree verdi site nelle zone delle aree parcheggi sia le zone limitrofe alle strutture.
Intervento n° 03.04 - Riqualificazione viabilità e parcheggi	L'intervento consiste nella sistemazione sia della viabilità di accesso al fronte terminal sia della distribuzione dei parcheggi attualmente presenti. L'intervento prevede la riqualifica della pavimentazione ed il riordino della viabilità al fine di regolarizzarle e di rendere più agevoli le manovre per gli utenti, in particolare l'accesso alle aree di sosta e lo scarico dei passeggeri.
Intervento n° 04.01 - Acquisizione area per adeguamento pista	Acquisizione dell'area per l'adeguamento e la messa in sicurezza della pista pari a circa 50.700 mq
Intervento n° 04.02 - Adeguamento e messa in sicurezza della pista	Adeguamento della pista di volo principale compresa la sistemazione del verde interpista per 350m pavimentazione di 17.500mq
Intervento n° 04.03 - Ampliamento piazzale aeromobili - 1° step 2022	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m. Il progetto prevede l'estensione dell'attuale piazzale in conglomerato bituminoso, prevedendo l'ampliamento sia della rete di scarico che dell'illuminazione e degli AVL.
Intervento n° 04.04 - Nuovo hangar rimessaggio	Realizzazione di un nuovo hangar rimessaggio in sostituzione degli attuali, hangar "Aeroclub Bolzano" obsoleti
Intervento n° 04.05 - Nuovo deposito carburanti e nuovo deposito deiceng	Nuovo deposito carburanti avio e nuovo deposito deiceng e relativa viabilità di accesso.
Intervento n° 04.06 - Nuova viabilità perimetrale e recinzione	Con l'acquisizione della nuova area pista e il corrispondente ampliamento del sedime si rende necessario rifare il tratto di viabilità perimetrale a sud, per una lunghezza di circa 985 m per una larghezza di m 5 interni e m 5 esterni. L'intervento prevede inoltre di realizzare la nuova recinzione di sicurezza al fine di annettere le nuove aree al sedime airside.
Intervento n° 04.07 - Spostamento Gasdotto	Gli interventi di prolungamento della pista di volo implicano lo spostamento del gasdotto in testata pista, per circa 200 m
Intervento n° 04.08 - Inserimento blast deflector	L'intervento consiste nell'inserimento di blast deflector a ridosso delle testate pista.
Intervento n° 04.09 - Acquisizione aree per servizi aeroportuali	Acquisizione dell'area a est dell'aeroporto da adibire a servizi aeroportuali
Intervento n° 04.10 - Varco carraio e Varco General Aviator vip	Trasformazione dell'attuale varco doganale e dell'attuale palazzina Enac a nuovo varco carraio con annesso varco general aviator vip.
Intervento n° 04.11 - Ampliamento piazzale aeromobili - 2° step 2032	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare ulteriormente la capacità del piazzale di sosta aeromobili. L'intervento prevede

	l'estensione di altri 75m. Il progetto prevede l'estensione dell'attuale piazzale in conglomerato bituminoso, prevedendo l'ampliamento sia della rete di scarico che dell'illuminazione e degli AVL.
Intervento n° 05.01 - Adeguamento/sostituzione Fognoli bordo pista	L'intervento prevede la riqualifica del sistema di raccolta delle acque di piattaforma della pista di volo
Intervento n° 05.02 - Eliminazione Lago di Laminazione	Intervento di bonifica e rinterro dell'attuale laghetto di laminazione della parte airside.
Intervento n° 05.03 - Realizzazione nuovo sistema di accumulo e drenaggio	Realizzazione di una nuova condotta di scarico, interrata, composta da vasche e pompa di sollevamento.
Intervento n° 05.04 - Manutenzione straordinaria Pista di Volo e AVL	Intervento di irruvidimento della superficie della pista mediante scarifica/bocciardatura o altro e manutenzione degli AVL

Consistenze edilizie

N. RIF.TAV 01	N. RIF.TAV 02-03	CONSISTENZE DEI PRINCIPALI INTERVENTI	2012			2022			2032			Δ
			mq	altezza	mc	mq	altezza	mc	mq	altezza	mc	mq
		EDIFICI										
1	1.01	Aerostazione	800	5	4.000	2.400	5	12.000	2.400	5	12.000	**8.000**
-	-	TWR uffici	172	2,85	490	172	2,85	490	172	2,85	490	**0**
6	-	TWR	34,8	10	348	34,80	10	348	34,80	10	348	**0**
7	-	Palazzina ENAV	400	6	2.400	400	6	2.400	400	6	2.400	**0**
8	-	Presidio C.C.	2.000	8	16.000	2.000	8	16.000	2.000	8	16.000	**0**
9	-	Presidio GdF - edificio in dismissione	1.150	8	9.200	0	0	0	0	0	0	**-9.200**
10	-	Nuovo Presidio GdF	3978	12	47.736	3.978	12	47.736	3.978	12	47.736	**0**
11	-	Presidio VVF	3426	12	41.112	3.426	12	41.112	3.426	12	41.112	**0**
12	-	Hangar Gostner	2.433	15	36.495	2.433	15	36.495	2.433	15	36.495	**0**
13a	-	Hangar Tappeiner	223	6,1	1.360	223	6,1	1.360	223	6,1	1.360	**0**
13b	-	Hangar Ausserhofer	246	4,1	1.009	246	4,1	1.009	246	4,1	1.009	**0**
13c	-	Hangar Gostner	336	4,1	1.378	336	4,1	1.378	336	4,1	1.378	**0**
13d	-	Bar Aeroclub	120	4,5	540	120	4,5	540	120	4,5	540	**0**
13e	2.02	Hangar PAN/ABD	328	8	2.624	328	8	2.624				
13f	2.02	Hangar Genave	316	8	2.528	316	8	2.528	840	8	6.720	**464**
13g	2.02	Hangar ABD	138	8	1.104	138	8	1.104				
14	-	Presidio sanitario	32	3	96	0	0	0	0	0	0	**-96**
15	-	Uffici ENAC- verrà incorporato nella palazzina ENAV	80	3	240	0	0	0	0	0	0	**-240**
18a	2.02	Hangar mezzi ABD	652	8	5.216	652	8	5.216	1.200	8	9.600	**2.144**
18b	2.02	Hangar aeromobili ABD	133	8	1.064	133	8	1.064				
19	2.02	Hangar/uffici Aeroclub	724	8	5.792	724	8	5.792	2.500	8	20.000	
20	2.02	Hangars ABD	1.923	8	15.384	1.923	8	15.384				
-	2.03	Hangar	0	0	0	1.500	7	10.500	1.500	7	10.500	**10.500**
-	4.04	Hangar rimessaggio	0	0	0	290	7	2.030	290	7	2.030	**2.030**
-	4.10	Varco carraio e varco general aviator vip	0	0	0	420	3	1.260	420	3	1.260	**1.260**
		TOTALE	**19.645**			**22.193**			**4.540**			**2.548**
		INFRASTRUTTURE DI VOLO										
2	4.02	Pista di volo	84.400	0	0	95.000	0	0	95.000	0	0	**10.600**
4	-	Pista in erba	13.040	0	0	13.040	0	0	13.040	0	0	**0**
3	4.03-4.11	Piazzale aeromobili	10.400	0	0	14.700	0	0	19.000	0	0	**8.600**
		RETI E IMPIANTI										
21/22	4.05	Deposito carburanti	600	0	0	1.300	0	0	1.300	0	0	**700**
24	-	Impianto fotovoltaico	18.318	0	0	18.318	0	0	18.318	0	0	**0**
			p.a.			p.a.						p.a.
		PARCHEGGI										
-	3.01-3.04	Bus	2	0	0	4	0	0	7	0	0	**5**
-	3.02-3.04	Passeggeri	343	0	0	642	0	0	662	0	0	**319**
-	-	Enti stato, addetti	30	0	0	30	0	0	30	0	0	**0**
-	3.04	Auto noleggio	24	0	0	24	0	0	30	0	0	**6**
		TOTALE	**399**			**700**						**301**

22 RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI 2007-2011 E PRECHIUSURA 2012

Nel periodo 2007- 2012 l'Aeroporto è stato caratterizzato dalla presenza di un traffico che ha sviluppato volumi, anche in relazione all'attuale infrastruttura dell'aerostazione, insufficienti per il raggiungimento del break-even economico.
Lo schema successivo mostra i risultati economici della società sul periodo 2007 – 2011 coerenti con i bilanci d'esercizio approvati e depositati fornendo una stima del dato di chiusura per l'anno 2012 sulla base delle aspettative del management.

					2011	2012
CONTO ECONOMICO (€)	**2007A**	**2008A**	**2009A**	**2010 A**	**2011A**	**prechiusura**
N. PAX	*83.245*	*72.034*	*60.475*	*62.152*	*68.595*	*52.800*
N. MOVIMENTI	*17.556*	*14.702*	*14.974*	*13.236*	*15.121*	*13.000*
RICAVI AVIATION	1.742.558	1.842.404	1.398.837	1.708.270	2.217.694	1.738.570
RICAVI NON AVIATION	297.292	319.678	313.685	1.529.122	2.853.439	2.892.500
ALTRI PROVENTI	22.319	1.418	7.301	33.248	155.735	112.000
TOTALE RICAVI	**2.062.168**	**2.163.499**	**1.719.824**	**3.270.639**	**5.226.868**	**4.743.070**
COSTI TECNICI	(1.161.797)	(1.366.572)	(1.111.556)	(1.391.186)	(1.820.066)	(1.698.000)
CANONE CONCESSORIO	(821)	(2.586)	(2.377)	0	5.701	5.651
COSTI G&A	(817.156)	(824.002)	(800.430)	(942.108)	(1.164.318)	(868.000)
VALORE AGGIUNTO	**82.395**	**(29.661)**	**(194.539)**	**937.345**	**2.242.484**	**2.177.070**
VALORE AGGIUNTO %	4%	-1%	-11%	29%	43%	46%
COSTO DEL PERSONALE	(1.187.364)	(1.187.275)	(1.248.355)	(1.278.699)	(1.339.909)	(1.355.000)
EBITDA	**(1.104.969)**	**(1.216.936)**	**(1.442.893)**	**(341.354)**	**902.575**	**822.070**
EBITDA %	-54%	-56%	-84%	-10%	17%	17%
AMM. ACC. SVALUTAZIONI	(1.241.787)	(1.001.429)	(1.369.312)	(1.538.043)	(1.509.539)	(1.505.000)
EBIT	**(2.346.756)**	**(2.218.365)**	**(2.812.206)**	**(1.879.397)**	**(606.964)**	**(682.930)**
EBITDA %	-114%	-103%	-164%	-57%	-12%	-14%
GESTIONE FINANZIARIA	(183.204)	(284.146)	(154.631)	(144.834)	(351.872)	(265.000)
GESTIONE STRAORDINARIA	736.897	626.671	602.145	725.829	838.684	1.197.000
EBT	**(1.793.064)**	**(1.875.840)**	**(2.364.692)**	**(1.298.402)**	**(120.151)**	**249.070**
IMPOSTE	0	0	0	0	(58.332)	(120.000)
UTILE NETTO	**(1.793.064)**	**(1.875.840)**	**(2.364.692)**	**(1.298.402)**	**(178.484)**	**129.070**
UTILE NETTO %	-87%	-87%	-137%	-40%	-3%	3%

I ricavi, al netto degli abbuoni, hanno registrato nel 2011 un incremento del 60% rispetto al 2010. L'incremento si è manifestato sia sui ricavi di natura aviation (+30%) che su quelli non aviation (+87%). L'incremento su quest'ultima tipologia di ricavo è da imputarsi prevalentemente ai proventi, per oltre € 2,6 milioni derivanti dal compenso ottenuto dalla provincia autonoma di Bolzano in relazione ad un contratto di servizio con essa stipulato che prevede il riconoscimento di un compenso per la società di gestione parametrato al numero di passeggeri paganti.

Variazione % annue					2011	2012
	2007A	2008A	2009A	2010 A	2011A	prechiusura
RICAVI AVIATION		6%	-24%	22%	30%	-22%
RICAVI NON AVIATION		8%	-2%	387%	87%	1%
ALTRI PROVENTI		-94%	415%	355%	368%	-28%
TOTALE RICAVI		**5%**	**-21%**	**90%**	**60%**	**-9%**

Nonostante gli interventi di razionalizzazione e di recupero efficienza della struttura dei costi messi in atto dal management nel corso degli anni, la società non è stata in grado di esprimere una redditività operativa positiva ottenendo, sul quadriennio 2007 – 2010, EBIT negativi.

L' incapacità della società di esprimere una redditività positiva, e quindi un potenziale autofinanziamento, ha inciso significativamente sulla dinamica patrimoniale come si evince dal prospetto successivo.

STATO PATRIMONIALE (€)	2007A	2008A	2009A	2010 A	2011 2011A	2012 prechiusura
IMMOBILIZZAZIONI NETTE	**13.068.893**	**12.541.566**	**12.219.668**	**15.585.821**	**18.075.423**	**26.368.376**
Immateriali	79.601	68.717	135.565	144.961	141.585	116.585
Materiali	12.989.292	12.472.849	12.084.103	15.434.915	17.928.414	26.251.791
Finanziarie				5.945	5.424	
CAPITALE CIRCOLANTE	**732.021**	**513.291**	**694.982**	**2.435.995**	**1.960.700**	**2.581.793**
Rimanenze	35.593	38.921	41.243	58.644	71.878	17.778
Crediti commerciali netti	166.817	181.812	338.342	1.172.639	1.153.778	1.828.972
Altri crediti a B.T.	529.611	292.558	315.398	1.204.712	735.044	735.044
Ratei e risconti attivi				**22.475**	**30.094**	
TOTALE ATTIVITA'	**13.800.914**	**13.054.857**	**12.914.650**	**18.044.291**	**20.066.217**	**28.950.170**
PATRIMONIO NETTO	**2.074.105**	**198.265**	**2.864.482**	**1.566.081**	**5.487.597**	**15.370.044**
Capitale Sociale	5.000.000	5.000.000	5.000.000	2.420.000	6.520.000	16.273.377
Perdite cumulate/copertura perdite	(1.132.831)	(2.925.895)	229.174	444.483	(853.919)	(1.032.403)
Utile o (Perdita) d'esercizio	(1.793.064)	(1.875.840)	(2.364.692)	(1.298.402)	(178.484)	129.070
PASSIVITA' A M.L.T.	**204.019**	**181.847**	**319.848**	**399.855**	**480.598**	**3.406.169**
Banche a M.L.T.						2.909.272
Fondo TFR	178.855	176.847	194.848	194.855	246.603	262.902
Fondi per rischi ed oneri	25.165	5.000	125.000	205.000	233.995	233.995
PASSIVITA' A B.T.	**11.522.789**	**12.674.746**	**9.730.320**	**16.078.355**	**14.098.022**	**10.173.956**
PFN a BREVE	3.809.252	5.706.224	3.285.521	8.146.743	7.429.183	4.965.234
Debiti vs Fornitori	233.698	175.231	274.080	1.760.462	1.260.784	427.667
Altri debiti	563.878	487.005	472.784	458.443	373.421	373.421
RISC.CONTRIBUTI	6.915.960	6.306.286	5.697.936	5.712.707	5.034.634	4.407.634
RISC.CONTRIBUTI INV (2012-2030)						
TOTALE PASSIVITA'	**13.800.913**	**13.054.858**	**12.914.650**	**18.044.291**	**20.066.217**	**28.950.170**

L'azienda al 31 dicembre 2011 presenta un capitale immobilizzato complessivo per un valore di € 18,0 rappresentato per la maggior parte da immobilizzazioni di natura materiale.
Gli investimenti sostenuti nel corso del 2012 per il completamento dell'ampliamento del terminal passeggeri ha comportato un ulteriore incremento del capitale immobilizzato che dovrebbe attestarsi a circa € 26,3 milioni a fine 2012.

Il capitale circolante (crediti commerciali e rimanenze di magazzino) nel 2011 è pari a 1,96 MLN/€, con una leggera riduzione rispetto al 2010. La crescita prevista per l'anno 2012 (2,58 MLN/€) è correlata principalmente alla crescita dei crediti commerciali come evidenziata dalla situazione patrimoniale infrannuale utilizzata quale base di riferimento per la stima di prechiusura patrimoniale.

A seguito degli apporti di capitale effettuati dai soci nel corso del 2009 per ripristinare il patrimonio netto eroso dalle perdite d'esercizio, la società presentava un patrimonio netto a fine 2009 pari a 2,8 MLN/€. Nel corso del 2010 la

copertura delle perdite di esercizio, pari a – 1,29 MLN/€, ha prodotto una parziale riduzione del capitale a 2,42 MLN/€ (dai 5 MLN/€ precedenti).
Nel corso del 2011, anche per sostenere il finanziamento degli investimenti, i soci hanno deliberato un aumento di capitale pari a 5,1 MLN/€ da effettuarsi entro la chiusura dell'esercizio 2011.
Il capitale sociale dell'esercizio 2011 è stato quindi portato a 6,52 MLN/€ per un patrimonio netto complessivo di circa 5,42 MLN/€.

L'azienda ha impegni di natura finanziaria a breve termine a fine 2010 per circa 8,1 MLN/€ coerentemente con gli affidamenti di elasticità di cassa concessi dagli istituti di credito, a fine 2011, si attesterà a circa 7,42 MLN/€.
Nei primi mesi del 2012 è stato attivato un mutuo bancario per il finanziamento dell'investimento nell'impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica per 3 MLN/€. L'importo a medio lungo termine ottenuto dall'attivazione del suddetto finanziamento verrà utilizzato dal management per l'estinzione parziale dell'esposizione a breve termine.

L'aggregato "altri debiti a B.T" include fisiologiche poste operative emergenti in chiusura d'esercizio (passività tributarie, previdenziali, verso dipendenti). Viene invece evidenziato nella voce Risconti Contributo il risconto passivo legato ad un contributo ottenuto a sostengo degli investimenti nell'anno 2000 dalla Provincia. Tale posta si riduce annualmente per un importo pari alla quota maturata nell'anno (che a sua volta compare come elemento positivo di reddito nel conto economico).

Infine occorre segnalare che negli esercizi 2011 e nella prechiusura 2012 il bilancio evidenzia passività operative nei confronti dei fornitori rispettivamente per un importo superiore agli 1,2 MLN/€ nel 2011 e 0,42 MLN/€ nel 2012. In tale posta sono inclusi anche i debiti verso i fornitori per prestazioni erogate nell'ambito degli investimenti per l'ampliamento del terminal. Per questo motivo, tale voci, risultano essere superiori rispetto a quanto riscontrabile negli anni precedenti.
Il rendiconto finanziario successivamente riportato descrive chiaramente la dinamica finanziaria che ha caratterizzato la società nel periodo 2008 - 2012.

				2011	2012
RENDICONTO FINANZIARIO	**2008A**	**2009A**	**2010 A**	**2011A**	**prechiusura**
+ Utile Netto	(1.875.840)	(2.364.692)	(1.298.402)	(178.484)	129.070
+ Ammortamenti e Accantonamenti netti	391.755	415.109	1.118.369	529.442	828.000
+ Var. TFR & Altri fondi	(22.173)	358.200	80.007	80.743	16.299
= CASH FLOW DELLA GEST. REDDITUALE	**(1.506.258)**	**(1.591.383)**	**(100.026)**	**431.702**	**973.369**
+/- VAR CCN Operativo	**(76.790)**	**(280.202)**	**634.683**	**(494.051)**	**(1.454.211)**
Var. Magazzino	(3.328)	(2.321)	(17.401)	(13.234)	54.100
Var. Crediti commerciali	(14.995)	(376.729)	(834.297)	18.861	(675.194)
Var. Fornitori	(58.467)	98.849	1.486.382	(499.678)	(833.117)
+/- VAR ALTRE POSTE A B.T.	**160.180**	**(37.061)**	**(926.130)**	**377.027**	**30.094**
Var. altre poste dell'attivo	237.053	(22.840)	(889.314)	469.668	-
Var. altre poste del passivo	(76.873)	(14.221)	(14.341)	(85.022)	-
Var. Ratei e risconti attivi			(22.475)	(7.619)	30.094
= CASH FLOW OPERATIVO	**(1.422.868)**	**(1.908.645)**	**(391.473)**	**314.678**	**(450.748)**
+/- C.F PER GLI INVESTIMENTI (NETTI)	**(474.103)**	**(701.561)**	**(4.469.751)**	**(3.697.117)**	**(9.747.953)**
- Inv. Imm. Immateriali	(12.924)	(99.317)	(37.415)	(21.443)	-
- CAPEX (mantenimento)					
- Inv. Imm. Materiali	(461.179)	(602.243)	(4.426.391)	(3.676.195)	(9.753.377)
- Inv. Imm. Finanziarie			(5.945)	521	5.424
= CASH FLOW A SERVIZIO DEL DEBITO	**(1.896.971)**	**(2.610.206)**	**(4.861.224)**	**(3.382.440)**	**(10.198.701)**
+/- C. F. DELLA GEST. FINANZIARIA	**-**	**5.030.909**	**1**	**4.100.000**	**12.662.649**
+ Aucap	-	5.030.909	1	4.100.000	9.753.377
+ Attivazioni finanziamenti a M.L.T.	-	-	-	-	3.000.000
- Rimborso finanziamenti a M.L.T	-	-	-	-	(90.728)
= FREE CASH FLOW (FCFE)	**(1.896.971)**	**2.420.703**	**(4.861.223)**	**717.560**	**2.463.948**
PFN a B.T. Iniziale	(3.809.252)	(5.706.224)	(3.285.521)	(8.146.743)	(7.429.183)
PFN a B.T. Finale	(5.706.224)	(3.285.521)	(8.146.743)	(7.429.183)	(4.965.234)

23 CONTI ECONOMICI PREVISIONALI

Il piano mira, attraverso un adeguato programma di investimenti, a valorizzare l'aeroporto ponendo le basi per uno sviluppo del traffico tale da consentire un'adeguata remunerazione dei costi di gestione e del capitale investito.
Le proiezioni economico/finanziarie sono basate su valori reali, non influenzati da possibili effetti inflattivi, in ipotesi di tariffazione costante dei servizi offerti e su ipotesi di sviluppo del traffico ritenute sostenibili alla luce del piano di investimenti per lo sviluppo dell'Aeroporto.
Il conto economico previsionale per l'aeroporto è il seguente:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CONTO ECONOMICO (€)	2011A	prechiusura	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
N. PAX	*68.595*	*52.800*	*92.348*	*110.178*	*156.251*	*213.527*	*214.617*	*215.713*	*216.815*	*217.923*	*219.037*	*220.157*
N. MOVIMENTI	*15.121*	*13.000*	*17.380*	*17.381*	*20.282*	*20.383*	*20.485*	*20.588*	*20.691*	*20.794*	*20.898*	*21.003*
RICAVI AVIATION	2.217.694	1.738.570	2.066.192	2.175.194	2.644.557	2.964.734	2.983.874	2.984.092	2.980.355	2.999.733	3.000.189	2.996.691
RICAVI NON AVIATION	2.853.439	2.892.500	2.644.230	2.656.060	2.767.985	2.918.568	2.911.865	2.923.450	2.992.594	3.025.873	2.902.666	3.018.865
ALTRI PROVENTI	155.735	112.000	103.563	103.435	105.839	107.207	106.476	105.622	104.748	104.045	103.218	102.371
TOTALE RICAVI	**5.226.868**	**4.743.070**	**4.813.986**	**4.934.689**	**5.518.380**	**5.990.508**	**6.002.215**	**6.013.164**	**6.077.697**	**6.129.650**	**6.006.072**	**6.117.927**
COSTI TECNICI	(1.820.066)	(1.698.000)	(1.707.540)	(1.722.461)	(1.897.755)	(1.963.347)	(1.961.534)	(1.959.747)	(1.957.987)	(1.956.253)	(1.954.546)	(1.952.865)
CANONE CONCESSORIO	5.701	5.651	9.043	10.665	14.858	20.070	20.169	20.269	20.369	20.470	20.571	20.673
COSTI G&A	(1.164.318)	(868.000)	(1.000.183)	(1.040.305)	(1.163.433)	(1.292.903)	(1.295.953)	(1.299.017)	(1.302.095)	(1.305.187)	(1.308.294)	(1.311.415)
VALORE AGGIUNTO	**2.248.185**	**2.182.721**	**2.115.306**	**2.182.588**	**2.472.050**	**2.754.328**	**2.764.897**	**2.774.669**	**2.837.985**	**2.888.680**	**2.763.804**	**2.874.320**
VALORE AGGIUNTO %	43%	46%	44%	44%	45%	46%	46%	46%	47%	47%	46%	47%
COSTO DEL PERSONALE	(1.339.909)	(1.355.000)	(1.295.897)	(1.301.169)	(1.366.596)	(1.376.968)	(1.377.191)	(1.377.415)	(1.377.639)	(1.377.863)	(1.378.088)	(1.378.312)
EBITDA	**908.276**	**827.721**	**819.409**	**881.419**	**1.105.454**	**1.377.360**	**1.387.706**	**1.397.253**	**1.460.345**	**1.510.817**	**1.385.716**	**1.496.008**
EBITDA %	17%	17%	17%	18%	20%	23%	23%	23%	24%	25%	23%	24%
AMM. ACC. SVALUTAZIONI	(1.509.539)	(1.505.000)	(1.545.170)	(1.578.003)	(1.871.847)	(2.111.415)	(2.169.618)	(2.271.273)	(1.925.551)	(1.803.991)	(1.763.995)	(1.844.658)
EBIT	**(601.263)**	**(677.279)**	**(725.761)**	**(696.584)**	**(766.393)**	**(734.054)**	**(781.912)**	**(874.020)**	**(465.206)**	**(293.174)**	**(378.279)**	**(348.650)**
EBITDA %	-12%	-14%	-15%	-14%	-14%	-12%	-13%	-15%	-8%	-5%	-6%	-6%
GESTIONE FINANZIARIA	(351.872)	(265.000)	(444.934)	(374.152)	(361.757)	(349.589)	(329.628)	(328.761)	(335.796)	(318.915)	(311.470)	(323.518)
GESTIONE STRAORDINARIA	838.684	1.197.000	627.000	627.000	627.000	627.000	627.000	627.000	627.000	18.634	0	0
EBT	**(114.450)**	**254.721**	**(543.695)**	**(443.736)**	**(501.150)**	**(456.643)**	**(484.540)**	**(575.781)**	**(174.002)**	**(593.456)**	**(689.749)**	**(672.168)**
IMPOSTE	(58.332)	(120.000)	(22.999)	(26.362)	(26.565)	(28.312)	(27.426)	(24.514)	(37.378)	(23.962)	(20.888)	(21.457)
UTILE NETTO	**(172.783)**	**134.721**	**(566.694)**	**(470.098)**	**(527.715)**	**(484.955)**	**(511.967)**	**(600.295)**	**(211.380)**	**(617.418)**	**(710.637)**	**(693.625)**
UTILE NETTO %	-3%	3%	-12%	-10%	-10%	-8%	-9%	-10%	-3%	-10%	-12%	-11%

Sviluppo Economico primo decennio di previsione

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CONTO ECONOMICO (€)	ANNO11	ANNO12	ANNO13	ANNO14	ANNO15	ANNO16	ANNO17	ANNO18
N. PAX	*221.283*	*222.416*	*223.555*	*224.700*	*225.852*	*227.011*	*228.175*	*229.347*
N. MOVIMENTI	*21.108*	*21.213*	*21.319*	*21.426*	*21.533*	*21.641*	*21.749*	*21.858*
RICAVI AVIATION	3.016.308	3.017.005	3.013.748	3.033.607	3.034.547	3.031.534	3.051.638	3.052.823
RICAVI NON AVIATION	2.892.818	2.832.539	2.757.234	2.718.065	2.738.798	2.684.184	2.648.947	2.575.216
ALTRI PROVENTI	101.695	100.894	100.073	99.422	98.647	97.852	97.226	96.476
TOTALE RICAVI	**6.010.821**	**5.950.437**	**5.871.055**	**5.851.095**	**5.871.992**	**5.813.570**	**5.797.811**	**5.724.515**
COSTI TECNICI	(1.951.211)	(1.949.583)	(1.947.982)	(1.946.407)	(1.944.858)	(1.943.336)	(1.941.840)	(1.940.370)
CANONE CONCESSORIO	20.775	20.879	20.983	21.086	21.191	21.297	21.403	21.509
COSTI G&A	(1.314.550)	(1.317.700)	(1.320.864)	(1.324.044)	(1.327.238)	(1.330.447)	(1.333.671)	(1.336.911)
VALORE AGGIUNTO	**2.765.835**	**2.704.033**	**2.623.192**	**2.601.731**	**2.621.087**	**2.561.084**	**2.543.703**	**2.468.743**
VALORE AGGIUNTO %	46%	45%	45%	44%	45%	44%	44%	43%
COSTO DEL PERSONALE	(1.378.536)	(1.378.761)	(1.378.986)	(1.379.211)	(1.379.436)	(1.379.661)	(1.379.886)	(1.380.111)
EBITDA	**1.387.298**	**1.325.272**	**1.244.206**	**1.222.520**	**1.241.651**	**1.181.424**	**1.163.817**	**1.088.632**
EBITDA %	23%	22%	21%	21%	21%	20%	20%	19%
AMM. ACC. SVALUTAZIONI	(1.841.245)	(1.795.263)	(1.708.263)	(1.827.342)	(1.826.302)	(2.095.331)	(2.091.692)	(2.089.493)
EBIT	**(453.946)**	**(469.991)**	**(464.057)**	**(604.822)**	**(584.651)**	**(913.908)**	**(927.874)**	**(1.000.861)**
EBITDA %	-8%	-8%	-8%	-10%	-10%	-16%	-16%	-17%
GESTIONE FINANZIARIA	(311.496)	(276.183)	(254.289)	(236.351)	(213.595)	(189.077)	(157.151)	(118.402)
GESTIONE STRAORDINARIA	0	0	0	0	0	0	0	0
EBT	**(765.443)**	**(746.174)**	**(718.347)**	**(841.173)**	**(798.246)**	**(1.102.985)**	**(1.085.025)**	**(1.119.262)**
IMPOSTE	(18.480)	(19.103)	(20.001)	(16.077)	(17.458)	(7.713)	(8.295)	(7.206)
UTILE NETTO	**(783.922)**	**(765.277)**	**(738.347)**	**(857.250)**	**(815.704)**	**(1.110.698)**	**(1.093.320)**	**(1.126.469)**
UTILE NETTO %	-13%	-13%	-13%	-15%	-14%	-19%	-19%	-20%

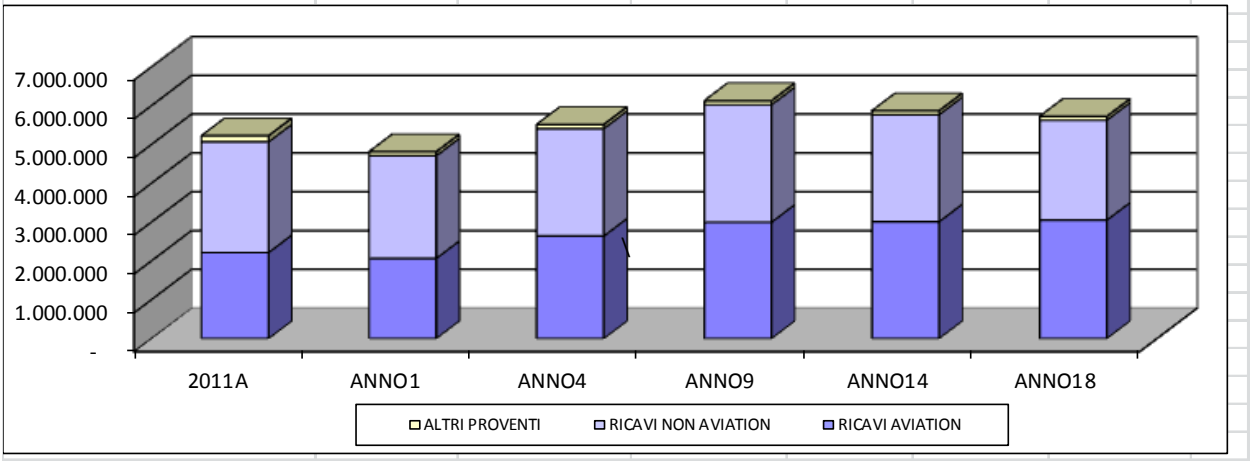
Sviluppo Economico secondo decennio di previsione

Le sezioni successive includono una sintesi delle principali ipotesi sottostanti alla proiezione delle diverse determinanti del conto economico.

SVILUPPO DEI RICAVI

L'evoluzione dei ricavi operativi sul periodo di previsione, con l'esclusione quindi dei contributi sugli investimenti considerati nel piano quali elementi di gestione non caratteristica, è la seguente:

RICAVI AVIATION	2.217.694	2.066.192	2.644.557	2.999.733	3.013.748	3.052.823
RICAVI NON AVIATION	2.853.439	2.644.230	2.767.985	3.025.873	2.757.234	2.575.216
ALTRI PROVENTI	155.735	103.563	105.839	104.045	100.073	96.476

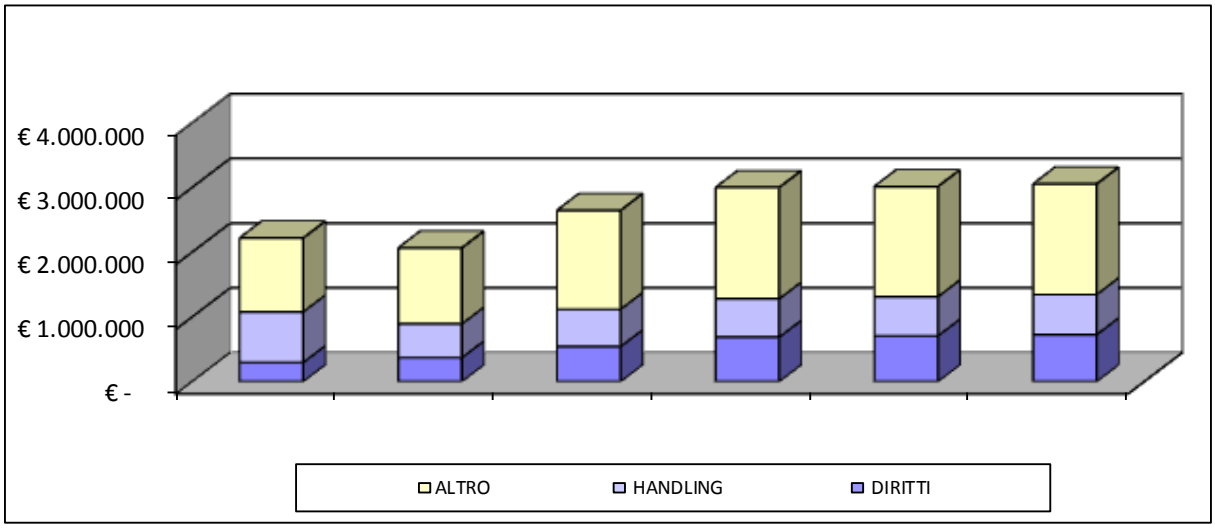


La tabella sotto riportata illustra le tariffe unitarie ed i parametri di ricavo unitario per movimento che sono state utilizzate per la stima dei ricavi aeronautici.

RICAVI AVIATION	Dati unitari	2010 A
DIRITTI		
Diritti Approdo partenza ex art 17 (€ per tons)	*Voli linea UE < 25 tons*	€ 1,25
	Voli linea UE > 25 tons	€ 1,69
	Voli linea EXTRA UE < 25 tons	€ 2,09
	Voli linea EXTRA UE > 25 tons	€ 2,61
	Voli GA UE < 25 tons	€ 2,50
	Voli GA UE > 25 tons	€ 3,38
	Voli GA EXTRA UE < 25 tons	€ 4,18
	Voli GA EXTRA UE > 25 tons	€ 5,22
Diritti imbarco pax ex art 17 (€ per pax in partenza)	*Voli linea UE*	€ 4,87
	Voli linea UE Child	€ 2,44
	Voli linea EXTRA UE	€ 8,02
	Voli linea EXTRA UE CHILD	€ 4,01
	Voli GA UE	€ 4,87
	Voli GA UE Child	€ 2,44
	Voli GA EXTRA UE	€ 8,02
	Voli GA EXTRA UE Child	€ 4,01
Diritti di sosta ex art 17 (€ per tons per h)	*Voli linea*	€ 0,08
	Voli GA	€ 0,08
SECURITY (€/pax)		€ 1,20
HANDLING (€/1000) per movimento	*Commerciali UE*	€ 157,94
	Commerciali EXTRA UE	€ 312,49
	G.A. UE	€ 2,86
	G.A. EXTRA UE	€ 15,78
	Vari	€ 157,94
RICAVI SOSTA PER MOV.	*Voli linea UE*	€ 2,49
	Voli linea EXTRA UE	€ 100,00
	Voli GA	€ 1,00

L'evoluzione dei ricavi di natura aviation prevista nel piano è la seguente.

	2011	2013	2015	2020	2025	2030
ANNO DI PREVISIONE	2011A	ANNO1	ANNO5	ANNO10	ANNO15	ANNO20
DIRITTI	€ 297.134	€ 370.802	€ 542.802	€ 690.519	€ 708.449	€ 726.897
HANDLING	€ 782.005	€ 522.028	€ 576.479	€ 590.531	€ 604.938	€ 619.708
ALTRO	€ 1.138.555	€ 1.173.363	€ 1.525.275	€ 1.718.683	€ 1.700.362	€ 1.706.218



I ricavi aviation sono stati determinati applicando i parametri unitari (tariffe o ricavi unitari per passeggero o movimento) indicati nella tabella precedente ai dati di traffico previsionale già esposti in precedenza e qui riportati per comodità di lettura.

Sviluppo del traffico per componente sul primo decennio di previsione

ANNO di PREVISIONE	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
MOVIMENTI (A+P)										
MOV commerciali UE	*2.821*	*2.821*	*3.103*	*3.119*	*3.135*	*3.150*	*3.166*	*3.182*	*3.198*	*3.214*
Mov commerciali EXTRA UE	*20*	*21*	*23*	*23*	*24*	*24*	*24*	*24*	*24*	*24*
TOTALE MOV commerciali	*2.842*	*2.843*	*3.127*	*3.142*	*3.158*	*3.174*	*3.190*	*3.206*	*3.222*	*3.238*
Mov GA UE	*13.885*	*13.885*	*16.384*	*16.466*	*16.548*	*16.631*	*16.714*	*16.798*	*16.882*	*16.966*
Mov GA EXTRA UE	*653*	*653*	*771*	*775*	*779*	*783*	*787*	*791*	*794*	*798*
TOTALE MOV GA	*14.538*	*14.538*	*17.155*	*17.241*	*17.327*	*17.414*	*17.501*	*17.588*	*17.676*	*17.765*
TOTALE MOVIMENTI	17.380	17.381	20.282	20.383	20.485	20.588	20.691	20.794	20.898	21.003
TONNELLAGGIO (A+P)										
TONS commerciali UE	*39.679*	*39.679*	*43.647*	*43.865*	*44.084*	*44.305*	*44.526*	*44.749*	*44.973*	*45.197*
TONS commerciali EXTRA UE	*286*	*296*	*326*	*328*	*329*	*331*	*333*	*334*	*336*	*338*
TOTALE TONS commerciali	*39.965*	*39.975*	*43.973*	*44.192*	*44.413*	*44.635*	*44.859*	*45.083*	*45.308*	*45.535*
TONS GA UE	*29.292*	*29.292*	*34.565*	*34.738*	*34.912*	*35.086*	*35.262*	*35.438*	*35.615*	*35.793*
TONS GA EXTRA UE	*1.467*	*1.467*	*1.731*	*1.739*	*1.748*	*1.757*	*1.766*	*1.774*	*1.783*	*1.792*
TOTALE TONS GA	*30.759*	*30.759*	*36.296*	*36.477*	*36.660*	*36.843*	*37.027*	*37.212*	*37.398*	*37.585*
TOTALE TONNELLAGGIO	70.724	70.734	80.268	80.670	81.073	81.478	81.886	82.295	82.707	83.120
PASSEGGERI (A+P)										
Pax commerciali UE	*82.000*	*99.000*	*143.000*	*200.000*	*201.000*	*202.005*	*203.015*	*204.030*	*205.050*	*206.076*
Pax commerciali EXTRA UE	*470*	*699*	*885*	*1.100*	*1.127*	*1.156*	*1.185*	*1.214*	*1.245*	*1.276*
TOTALE PAX commerciali	*82.470*	*99.699*	*143.885*	*201.100*	*202.127*	*203.161*	*204.200*	*205.245*	*206.295*	*207.352*
Pax GA UE	*8.833*	*9.434*	*11.132*	*11.188*	*11.244*	*11.300*	*11.356*	*11.413*	*11.470*	*11.528*
Pax GA EXTRA UE < 25 tons	*1.045*	*1.045*	*1.234*	*1.240*	*1.246*	*1.252*	*1.259*	*1.265*	*1.271*	*1.278*
TOTALE PAX GA	*9.878*	*10.480*	*12.366*	*12.428*	*12.490*	*12.552*	*12.615*	*12.678*	*12.741*	*12.805*
TOTALE PASSEGGERI	92.348	110.178	156.251	213.527	214.617	215.713	216.815	217.923	219.037	220.157

Previsioni di traffico 1 – 10 anni

Il piano prevede il raggiungimento di 200 mila passeggeri nel quinto anno di previsione e di oltre 219 mila al decimo anno.

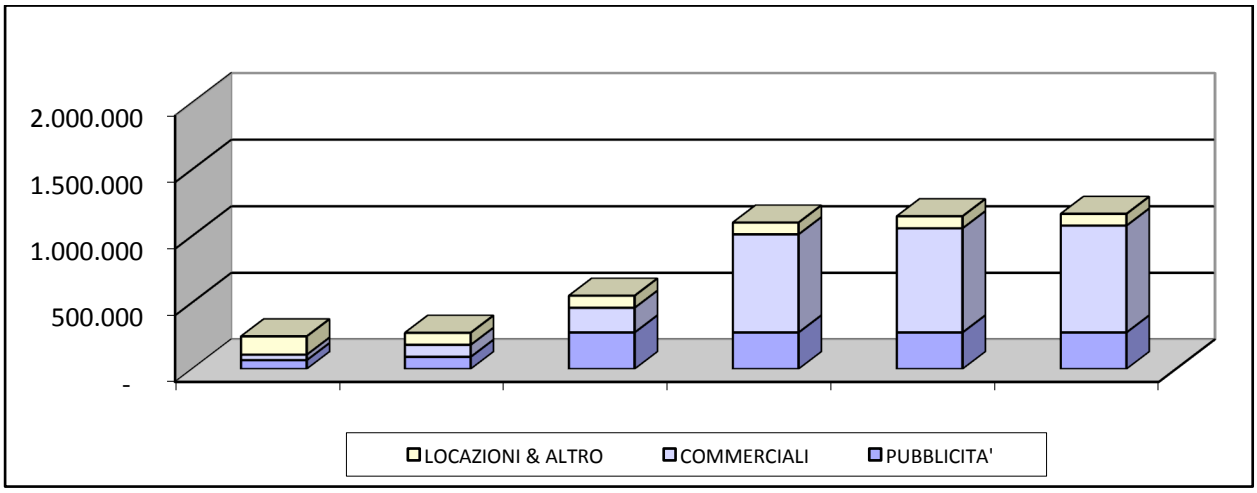
L'aeroporto intende migliorare la propria penetrazione sul mercato dei movimenti commerciali, consolidando la propria posizione sul segmento general aviation.

ANNO di PREVISIONE	ANNO11	ANNO12	ANNO13	ANNO14	ANNO15	ANNO16	ANNO17	ANNO18	ANNO19	ANNO20
MOVIMENTI (A+P)										
MOV commerciali UE	3.230	3.246	3.262	3.279	3.295	3.311	3.328	3.345	3.348	3.351
Mov commerciali EXTRA UE	24	24	24	25	25	25	25	25	25	25
TOTALE MOV commerciali	3.254	3.270	3.287	3.303	3.320	3.336	3.353	3.370	3.373	3.376
Mov GA UE	17.051	17.136	17.222	17.308	17.395	17.482	17.569	17.657	17.675	17.692
Mov GA EXTRA UE	802	806	810	815	819	823	827	831	835	839
TOTALE MOV GA	17.854	17.943	18.033	18.123	18.213	18.304	18.396	18.488	18.510	18.532
TOTALE MOVIMENTI	21.108	21.213	21.319	21.426	21.533	21.641	21.749	21.858	21.883	21.908
TONNELLAGGIO (A+P)										
TONS commerciali UE	45.423	45.650	45.879	46.108	46.339	46.570	46.803	47.037	47.084	47.131
TONS commerciali EXTRA UE	339	341	343	344	346	348	350	351	352	352
TOTALE TONS commerciali	45.763	45.991	46.221	46.452	46.685	46.918	47.153	47.389	47.436	47.483
TONS GA UE	35.972	36.152	36.333	36.514	36.697	36.880	37.065	37.250	37.287	37.325
TONS GA EXTRA UE	1.801	1.810	1.819	1.828	1.837	1.847	1.856	1.865	1.875	1.884
TOTALE TONS GA	37.773	37.962	38.152	38.343	38.534	38.727	38.921	39.115	39.162	39.209
TOTALE TONNELLAGGIO	83.536	83.954	84.373	84.795	85.219	85.645	86.073	86.504	86.598	86.692
PASSEGGERI (A+P)										
Pax commerciali UE	207.106	208.141	209.182	210.228	211.279	212.336	213.397	214.464	214.679	214.893
Pax commerciali EXTRA UE	1.308	1.341	1.375	1.409	1.445	1.481	1.518	1.556	1.589	-
TOTALE PAX commerciali	208.414	209.482	210.557	211.637	212.724	213.816	214.915	216.020	216.268	214.893
Pax GA UE	11.585	11.643	11.701	11.760	11.819	11.878	11.937	11.997	12.009	12.021
Pax GA EXTRA UE < 25 tons	1.284	1.290	1.297	1.303	1.310	1.316	1.323	1.330	1.336	-
TOTALE PAX GA	12.869	12.934	12.998	13.063	13.129	13.194	13.260	13.326	13.345	12.021
TOTALE PASSEGGERI	221.283	222.416	223.555	224.700	225.852	227.011	228.175	229.347	229.613	226.914

Previsioni di traffico 11 – 20 anni

Il target di lungo periodo è il mantenimento di un volume di passeggeri superiore ai 200 mila passeggeri a conferma della vocazione dell'aerostazione di infrastruttura al servizio dello sviluppo del territorio.
Il piano prevede un progressivo incremento dei ricavi aeronautici coerente con il percorso di sviluppo del traffico.

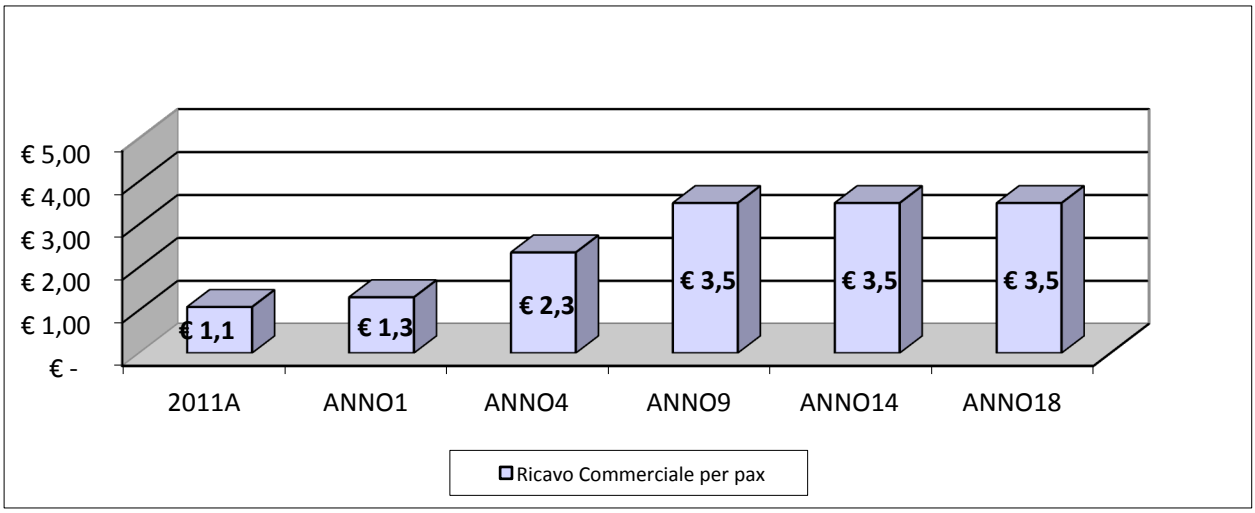
Il piano degli investimenti prevede interventi per l'ampliamento dell'aeroporto, che, correlato al potenziale aumento del traffico assunto, consente di ipotizzare un'integrazione dei ricavi sviluppati dalla società dalle attività aviation con l'aumento dei ricavi di natura commerciale.
I ricavi di natura non aviation deriveranno quindi dalle locazioni di spazi commerciali e da royalties percepite sulle attività commerciali avviate all'interno del sedime aeroportuale.



La crescita dei ricavi di natura non aviation è caratterizzata dalla crescita dei ricavi "commerciali" . Questi ultimi saranno positivamente influenzati dalla crescita dei potenziali spazi destinati ad uso commerciale a seguito dell'ampliamento del terminal prevista nel piano degli investimenti.

	2011A	ANNO1	ANNO5	ANNO10	ANNO15	ANNO20
Ricavo Commerciale per pax	€ 1,08	€ 1,31	€ 2,35	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50
MQ TERIMINAL	800	800	2.400	2.400	2.400	2.400

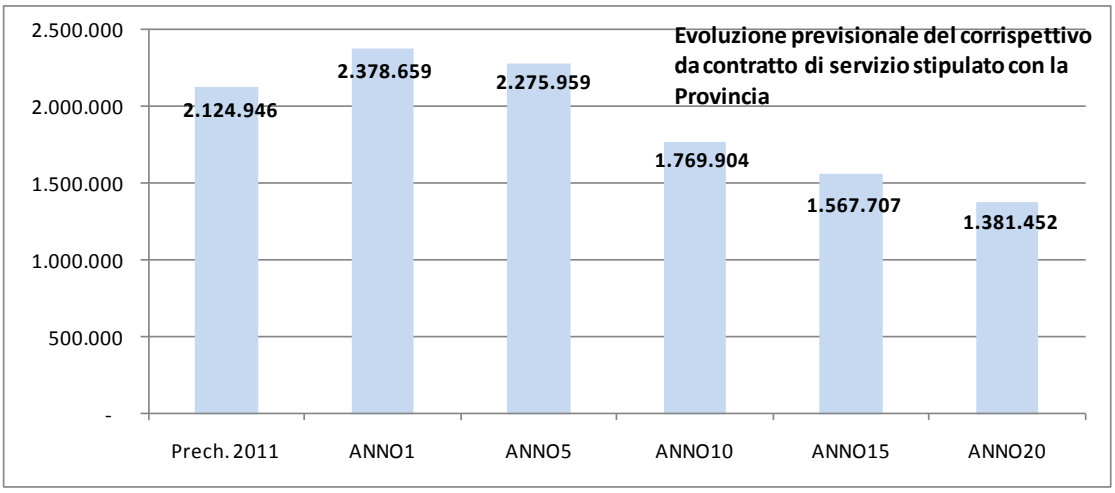
Cautelativamente si è ipotizzato un ricavo per passeggero che superi 1€ al quinto anno di previsione tendente ai 2€ negli anni successivi coerentemente con le ipotesi di sviluppo dell'aerostazione.



Fra i ricavi di natura non aviation il piano include una stima del compenso riconosciuto dalla provincia autonoma di Bolzano per i servizi di promozione e sostegno erogati dall'aerostazione al territorio. Di seguito si riporta uno stralcio dei contenuti del contratto di servizio che regola la valorizzazione di tale servizio.

" … All'ABD S.p.A. è riconosciuto un corrispettivo(f) basato sul valore base per passeggero pagante, moltiplicato per il numero di passeggeri che effettivamente utilizzano i servizi aeroportuali. Tale valore base è stato calcolato sulla base delle previsioni di budget e di traffico dalla società RSM Italy nella sua relazione del 31 ottobre 2008, oltre ad un margine di utile ragionevole, denominato valore STD.Come valore STD di riferimento sono stati individuati i valori medi di utile per passeggero europei enunciati nella citata relazione della RSM Italy.Il parametro di riferimento (valore standard di riferimento STD) è l'EBITDA medio europeo pari ad Euro 4,9/pax oltre alla integrazione del corrispettivo relativo agli ammortamenti al netto dei contributi …".

Alla luce delle ipotesi circa gli sviluppi del traffico passeggeri si qui descritte e dell'EBITDA atteso dalla redditività operativa, la proiezione del ricavo derivante dal suddetto corrispettivo è il seguente:



24 EVOLUZIONE DEI COSTI OPERATIVI

La stima dei costi operativi è stata effettuata individuando quattro principali categorie ed effettuando proiezioni specifiche per ciascuna di esse:

a) Costi tecnici industriali (materiale, energia elettrica, utenze, manutenzioni, canoni di leasing per automezzi e strumentazione tecnica e di rampa)

b) Costi Generali e Amministrativi (spese per consulenze legali, amministrative ed organizzative, compenso dell'amministratore e remunerazione degli organi societari, spese assicurative)

c) Costi per il personale (Personale tecnico/operativo interno e valorizzazione dei servizi acquisiti come somministrazione di lavoro interinale)

d) Ammortamenti.

Costi tecnici industriali

Per ciascuna categoria di costo è stata sviluppata una proiezione sulla base delle aspettative del management e sulla base delle proiezioni di sviluppo del traffico aereo sull'aerostazione e degli investimenti sullo sviluppo dell'aerostazione stessa.
Le tabelle successive mostrano l'evoluzione dei valori economici e la relativa incidenza percentuale delle diverse tipologie dei costi industriali sul fatturato sviluppato dalla società di gestione aeroportuale.

DETTAGLIO COSTI			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	2011	2012	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
TOTALE RICAVI	**5.226.868**	**4.743.070**	**4.813.986**	**4.934.689**	**5.518.380**	**5.990.508**	**6.002.215**	**6.013.164**	**6.077.697**	**6.129.650**	**6.006.072**	**6.117.927**
CARBURANTE	(703.835)	(550.000)	(650.615)	(644.135)	(744.135)	(740.377)	(736.638)	(732.918)	(729.217)	(725.535)	(721.871)	(718.225)
MATERIALE DI CONSUMO	(54.844)	(40.000)	(44.717)	(44.718)	(47.330)	(47.413)	(47.496)	(47.579)	(47.662)	(47.746)	(47.829)	(47.913)
MANUTENZIONI	(265.410)	(220.000)	(228.895)	(228.896)	(233.481)	(233.621)	(233.761)	(233.901)	(234.042)	(234.182)	(234.323)	(234.463)
PREST.TECNICHE DI TERZI	(186.755)	(160.000)	(170.782)	(170.783)	(176.485)	(176.661)	(176.838)	(177.015)	(177.192)	(177.369)	(177.546)	(177.724)
PULIZIE	(87.202)	(100.000)	(101.685)	(101.685)	(102.534)	(102.559)	(102.585)	(102.610)	(102.636)	(102.662)	(102.687)	(102.713)
UTENZE	(123.420)	(238.000)	(250.029)	(250.030)	(256.290)	(256.482)	(256.675)	(256.867)	(257.060)	(257.253)	(257.446)	(257.639)
COSTI DI SECURITY	(398.600)	(390.000)	(260.818)	(282.214)	(337.501)	(406.233)	(407.541)	(408.856)	(410.178)	(411.507)	(412.844)	(414.188)
COSTI TECNICI	(1.820.066)	(1.698.000)	(1.707.540)	(1.722.461)	(1.897.755)	(1.963.347)	(1.961.534)	(1.959.747)	(1.957.987)	(1.956.253)	(1.954.546)	(1.952.865)

Previsione costi tecnici – primo decennio di previsione (valori assoluti)

DETTAGLIO COSTI			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
% su tot.ricavi	2011	2012	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
TOTALE RICAVI	**5.226.868**	**4.743.070**	**4.813.986**	**4.934.689**	**5.518.380**	**5.990.508**	**6.002.215**	**6.013.164**	**6.077.697**	**6.129.650**	**6.006.072**	**6.117.927**
CARBURANTE	-13%	-12%	-14%	-13%	-13%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%
MATERIALE DI CONSUMO	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%
MANUTENZIONI	-5%	-5%	-5%	-5%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%
PREST.TECNICHE DI TERZI	-4%	-3%	-4%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%
PULIZIE	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%
UTENZE	-2%	-5%	-5%	-5%	-5%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%
COSTI DI SECURITY	-8%	-8%	-5%	-6%	-6%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%
COSTI TECNICI	-35%	-36%	-35%	-35%	-34%	-33%	-33%	-33%	-32%	-32%	-33%	-32%

Previsione costi tecnici – primo decennio di previsione (incidenza percentuale sui ricavi)

DETTAGLIO COSTI	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	ANNO11	ANNO12	ANNO13	ANNO14	ANNO15	ANNO16	ANNO17	ANNO18	ANNO19	ANNO20
TOTALE RICAVI	**6.010.821**	**5.950.437**	**5.871.055**	**5.851.095**	**5.871.992**	**5.813.570**	**5.797.811**	**5.724.515**	**5.685.126**	**5.659.527**
CARBURANTE	(714.598)	(710.989)	(707.399)	(703.827)	(700.272)	(696.736)	(693.217)	(689.717)	(683.606)	(677.550)
MATERIALE DI CONSUMO	(47.997)	(48.081)	(48.165)	(48.249)	(48.334)	(48.418)	(48.503)	(48.588)	(48.608)	(48.608)
MANUTENZIONI	(234.604)	(234.745)	(234.886)	(235.027)	(235.168)	(235.309)	(235.450)	(235.591)	(235.624)	(235.624)
PREST.TECNICHE DI TERZI	(177.901)	(178.079)	(178.257)	(178.436)	(178.614)	(178.793)	(178.971)	(179.150)	(179.192)	(179.192)
PULIZIE	(102.739)	(102.764)	(102.790)	(102.816)	(102.842)	(102.867)	(102.893)	(102.919)	(102.925)	(102.925)
UTENZE	(257.832)	(258.025)	(258.219)	(258.413)	(258.606)	(258.800)	(258.994)	(259.189)	(259.233)	(259.233)
COSTI DI SECURITY	(415.540)	(416.899)	(418.266)	(419.641)	(421.023)	(422.413)	(423.811)	(425.216)	(425.535)	(422.297)
COSTI TECNICI	(1.951.211)	(1.949.583)	(1.947.982)	(1.946.407)	(1.944.858)	(1.943.336)	(1.941.840)	(1.940.370)	(1.934.722)	(1.925.428)

Previsione costi tecnici – secondo decennio di previsione (valori assoluti)

DETTAGLIO COSTI	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
% su tot.ricavi	ANNO11	ANNO12	ANNO13	ANNO14	ANNO15	ANNO16	ANNO17	ANNO18	ANNO19	ANNO20
TOTALE RICAVI	6.010.821	5.950.437	5.871.055	5.851.095	5.871.992	5.813.570	5.797.811	5.724.515	5.685.126	5.659.527
CARBURANTE	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%
MATERIALE DI CONSUMO	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%
MANUTENZIONI	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%
PREST.TECNICHE DI TERZI	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%
PULIZIE	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%
UTENZE	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-5%	-5%	-5%
COSTI DI SECURITY	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%
COSTI TECNICI	-32%	-33%	-33%	-33%	-33%	-33%	-33%	-34%	-34%	-34%

Previsione costi tecnici – secondo decennio di previsione (incidenza percentuale sui ricavi)

Nella previsione di questa tipologia di costo si è tenuto conto di significative economie di scala che saranno innescate dalla crescita dei volumi di traffico. L'incidenza percentuale di tali costi è decrescente sul periodo di previsione anche per il significativo effetto legato all'incremento dei ricavi di natura aviation.
La previsione dei costi tecnici si è basata sull'applicazione delle seguenti elasticità (crescita % del costo considerato rispetto alla crescita % del numero di movimenti) applicata alla variazione percentuale annua del numero di movimenti:

	2012
COEFF DI ELASTICITA' STANDARD	prechiusura
materiali di consumo	35%
manutenzioni	12%
altre prestazioni di terzi	20%
pulizie	5%
utenze	15%
spese generali	15%
costo godimento beni terzi	10%
costo del lavoro	5%

Costi Generali e Amministrativi

La previsione dei costi generali e amministrativi tiene in considerazione le risultanze dell'esercizio 2012, l'evoluzione storica del costo per il periodo 2007 – 2011 e le potenziali economie di scala generata dalla crescita del giro d'affari gestito dalla società sull'orizzonte di previsione.
L'aggregato "Altre imposte e diritti" include principalmente la valorizzazione della quota di diritti incassati da riconoscere a titolo di addizionale comunale (4,5€). Il suo sviluppo è stato pertanto correlato alla crescita della voce "Diritti" fra i ricavi aviation e quindi al volume di passeggeri annui.

DETTAGLIO COSTI			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	2011	2012	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
CANONE CONCESSORIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SPESE G&A	(630.257)	(410.000)	(430.721)	(430.724)	(441.508)	(441.839)	(442.171)	(442.502)	(442.834)	(443.166)	(443.499)	(443.831)
PREST. DI TERZI (LEG,AMM,SOC	(366.062)	(330.000)	(346.678)	(346.680)	(355.360)	(355.627)	(355.894)	(356.161)	(356.428)	(356.695)	(356.962)	(357.230)
ALTRE IMPOSTE E DIRITTI	(167.999)	(128.000)	(222.784)	(262.901)	(366.564)	(495.437)	(497.889)	(500.354)	(502.833)	(505.326)	(507.833)	(510.353)
COSTI G&A	(1.164.318)	(868.000)	(1.000.183)	(1.040.305)	(1.163.433)	(1.292.903)	(1.295.953)	(1.299.017)	(1.302.095)	(1.305.187)	(1.308.294)	(1.311.415)

Previsione costi generali e amministrativi – primo decennio di previsione (valori assoluti)

DETTAGLIO COSTI			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
% su tot.ricavi	2011	2012	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
CANONE CONCESSORIO	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
SPESE G&A	-12%	-9%	-9%	-9%	-8%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%
PREST. DI TERZI (LEG,AMM,SOC.)	-7%	-7%	-7%	-7%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%
ALTRE IMPOSTE E DIRITTI	-3%	-3%	-5%	-5%	-7%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%
COSTI G&A	-22%	-18%	-21%	-21%	-21%	-22%	-22%	-22%	-21%	-21%	-22%	-21%

Previsione costi generali e amministrativi – primo decennio di previsione (incidenza percentuale sui ricavi)

DETTAGLIO COSTI	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	ANNO11	ANNO12	ANNO13	ANNO14	ANNO15	ANNO16	ANNO17	ANNO18	ANNO19	ANNO20
CANONE CONCESSORIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SPESE G&A	(444.164)	(444.497)	(444.831)	(445.164)	(445.498)	(445.832)	(446.167)	(446.501)	(446.579)	(446.579)
PREST. DI TERZI (LEG,AMM,SOC	(357.498)	(357.766)	(358.035)	(358.303)	(358.572)	(358.841)	(359.110)	(359.379)	(359.441)	(359.441)
ALTRE IMPOSTE E DIRITTI	(512.887)	(515.436)	(517.999)	(520.576)	(523.168)	(525.774)	(528.395)	(531.030)	(531.628)	(525.557)
COSTI G&A	(1.314.550)	(1.317.700)	(1.320.864)	(1.324.044)	(1.327.238)	(1.330.447)	(1.333.671)	(1.336.911)	(1.337.648)	(1.331.577)

Previsione costi generali e amministrativi – secondo decennio di previsione (valori assoluti)

DETTAGLIO COSTI	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
% su tot.ricavi	ANNO11	ANNO12	ANNO13	ANNO14	ANNO15	ANNO16	ANNO17	ANNO18	ANNO19	ANNO20
CANONE CONCESSORIO	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
SPESE G&A	-7%	-7%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%
PREST. DI TERZI (LEG,AMM,SOC.)	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%	-6%
ALTRE IMPOSTE E DIRITTI	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%
COSTI G&A	-22%	-22%	-22%	-23%	-23%	-23%	-23%	-23%	-24%	-24%

Previsione costi generali e amministrativi – secondo decennio di previsione (incidenza percentuale sui ricavi)

25 EVOLUZIONE DELL'ORGANIGRAMMA E DEL COSTO DEL PERSONALE

Nel corso del 2010 e del 2011 la forza lavoro impiegata nello svolgimento dell'attività è stata la seguente.

PERSONALE IN SERVIZIO (MEDIO ANNUO)	2010 A	2011 2011A
TOTALE	**24**	**29**
DIREZIONE	**1**	**1**
AMMINISTRAZIONE	2,0	4,0
COORDINATOR ON DUTY	5,0	5,0
LAND SIDE STAFF	8,0	8,5
AIR SIDE	6,0	8,5
SAFETY MANAGER		
POST HOLDER TERMINAL	1,0	1,0
POST HOLDER MAINTENANCE	1,0	1,0

La forza lavoro complessivamente indicata nel prospetto può essere comparata con il profilo Full Time Equivalent. Coerentemente con le ipotesi di sviluppo del traffico si è ipotizzata una crescita delle risorse impiegate nello svolgimento delle attività operative come segue.

PERSONALE IN SERVIZIO (MEDIO ANNUO)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
TOTALE	**30**	**30**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**
DIREZIONE	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**
AMMINISTRAZIONE	4,0	4,0	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1
COORDINATOR ON DUTY	5,2	5,2	5,3	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4
LAND SIDE STAFF	8,8	8,8	9,0	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2
AIR SIDE	8,6	8,6	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7
SAFETY MANAGER			1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
POST HOLDER TERMINAL	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
POST HOLDER MAINTENANCE	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Evoluzione dell'organigramma per il primo decennio di previsione

PERSONALE IN SERVIZIO (MEDIO ANNUO)	2023 ANNO11	2024 ANNO12	2025 ANNO13	2026 ANNO14	2027 ANNO15	2028 ANNO16	2029 ANNO17	2030 ANNO18	2031 ANNO19	2032 ANNO20
TOTALE	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**	**31**
DIREZIONE	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**
AMMINISTRAZIONE	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1
COORDINATOR ON DUTY	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4
LAND SIDE STAFF	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2
AIR SIDE	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7
SAFETY MANAGER	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
POST HOLDER TERMINAL	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
POST HOLDER MAINTENANCE	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Evoluzione dell'organigramma per il secondo decennio di previsione

La valorizzazione del costo del personale impiegato è stata effettuata sulla base del costo medio per tipologia di figura professionale. La tabella mostra il costo aziendale previsto per ciascuna tipologia di risorsa.

COSTO MEDIO PER CATEGORIA RISORSA	
DIREZIONE	110.000
AMMINISTRAZIONE	59.186
COORDINATOR ON DUTY	43.453
LAND SIDE STAFF	29.711
AIR SIDE	34.954
SAFETY MANAGER	50.000
POST HOLDER TERMINAL	47.924
POST HOLDER MAINTENANCE	80.267

L'evoluzione del costo del lavoro previsto per il piano ventennale è la seguente:

DETTAGLIO COSTI	2011	2012	2013 ANNO1	2014 ANNO2	2015 ANNO3	2016 ANNO4	2017 ANNO5	2018 ANNO6	2019 ANNO7	2020 ANNO8	2021 ANNO9	2022 ANNO10
COSTO DEL LAVORO	(1.306.588)	(1.320.000)	(1.262.424)	(1.267.559)	(1.331.297)	(1.341.400)	(1.341.618)	(1.341.836)	(1.342.054)	(1.342.273)	(1.342.491)	(1.342.710)
ALTRI COSTI PER IL PERSONALE	(33.321)	(35.000)	(33.473)	(33.610)	(35.300)	(35.567)	(35.573)	(35.579)	(35.585)	(35.591)	(35.596)	(35.602)
COSTO DEL PERSONALE	(1.339.909)	(1.355.000)	(1.295.897)	(1.301.169)	(1.366.596)	(1.376.968)	(1.377.191)	(1.377.415)	(1.377.639)	(1.377.863)	(1.378.088)	(1.378.312)

Evoluzione dei costi per il personale – primo decennio di previsione

DETTAGLIO COSTI *% su tot.ricavi*	2011	2012	2013 ANNO1	2014 ANNO2	2015 ANNO3	2016 ANNO4	2017 ANNO5	2018 ANNO6	2019 ANNO7	2020 ANNO8	2021 ANNO9	2022 ANNO10
COSTO DEL LAVORO	-25%	-28%	-26%	-26%	-24%	-22%	-22%	-22%	-22%	-22%	-22%	-22%
ALTRI COSTI PER IL PERSONALE	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%
COSTO DEL PERSONALE	-26%	-29%	-27%	-26%	-25%	-23%	-23%	-23%	-23%	-22%	-23%	-23%

Previsione costi per personale – primo decennio di previsione (incidenza percentuale sui ricavi)

DETTAGLIO COSTI	2023 ANNO11	2024 ANNO12	2025 ANNO13	2026 ANNO14	2027 ANNO15	2028 ANNO16	2029 ANNO17	2030 ANNO18	2031 ANNO19	2032 ANNO20
COSTO DEL LAVORO	(1.342.929)	(1.343.147)	(1.343.366)	(1.343.585)	(1.343.804)	(1.344.024)	(1.344.243)	(1.344.463)	(1.344.513)	(1.344.202)
ALTRI COSTI PER IL PERSONALE	(35.608)	(35.614)	(35.620)	(35.625)	(35.631)	(35.637)	(35.643)	(35.649)	(35.650)	(35.642)
COSTO DEL PERSONALE	(1.378.536)	(1.378.761)	(1.378.986)	(1.379.211)	(1.379.436)	(1.379.661)	(1.379.886)	(1.380.111)	(1.380.163)	(1.379.844)

Evoluzione dei costi per il personale – secondo decennio di previsione

DETTAGLIO COSTI *% su tot.ricavi*	2023 ANNO11	2024 ANNO12	2025 ANNO13	2026 ANNO14	2027 ANNO15	2028 ANNO16	2029 ANNO17	2030 ANNO18	2031 ANNO19	2032 ANNO20
COSTO DEL LAVORO	-22%	-23%	-23%	-23%	-23%	-23%	-23%	-23%	-24%	-24%
ALTRI COSTI PER IL PERSONALE	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%
COSTO DEL PERSONALE	-23%	-23%	-23%	-24%	-23%	-24%	-24%	-24%	-24%	-24%

Previsione costi per personale– secondo decennio di previsione (incidenza percentuale sui ricavi)

Ammortamenti e svalutazioni.

Gli ammortamenti sono stati stimati in relazione alla durata della vita utile dei cespiti ponendo particolare attenzione al fatto che i beni gratuitamente devolvibili alla scadenza della concessione siano completamente ammortizzati nel ventennio di previsione.

DETTAGLIO COSTI	2011	2012	2013 ANNO1	2014 ANNO2	2015 ANNO3	2016 ANNO4	2017 ANNO5	2018 ANNO6	2019 ANNO7	2020 ANNO8	2021 ANNO9	2022 ANNO10
AMM.IMM.IMM	(24.819)	(25.000)	(14.597)	(478)	(478)	(478)	(478)	(478)	0	0	0	0
AMM.IMM.MAT	(1.182.696)	(1.430.000)	(903.003)	(888.439)	(864.773)	(860.765)	(856.117)	(855.577)	(444.111)	(320.993)	(174.704)	(161.102)
AMM. SU INV. (2011-2030)	0	0	(483.150)	(541.045)	(841.045)	(1.070.457)	(1.132.957)	(1.234.823)	(1.299.109)	(1.299.109)	(1.409.109)	(1.500.018)
ACCANTONAMENTI	(302.024)	(50.000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PERDITE SU CREDITI	0	0	(144.420)	(148.041)	(165.551)	(179.715)	(180.066)	(180.395)	(182.331)	(183.890)	(180.182)	(183.538)
AMM. ACC. SVALUTAZIONI	(1.509.539)	(1.505.000)	(1.545.170)	(1.578.003)	(1.871.847)	(2.111.415)	(2.169.618)	(2.271.273)	(1.925.551)	(1.803.991)	(1.763.995)	(1.844.658)

Evoluzione degli ammortamenti – primo decennio di previsione

DETTAGLIO COSTI	2023 ANNO11	2024 ANNO12	2025 ANNO13	2026 ANNO14	2027 ANNO15	2028 ANNO16	2029 ANNO17	2030 ANNO18	2031 ANNO19	2032 ANNO20
AMM.IMM.IMM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AMM.IMM.MAT	(160.902)	(116.732)	(32.113)	(6.077)	(4.410)	(3.167)	0	0	0	0
AMM. SU INV. (2011-2030)	(1.500.018)	(1.500.018)	(1.500.018)	(1.645.732)	(1.645.732)	(1.745.732)	(1.745.732)	(1.745.732)	(1.745.732)	(1.995.732)
ACCANTONAMENTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PERDITE SU CREDITI	(180.325)	(178.513)	(176.132)	(175.533)	(176.160)	(174.407)	(173.934)	(171.735)	(170.554)	(169.786)
AMM. ACC. SVALUTAZIONI	(1.841.245)	(1.795.263)	(1.708.263)	(1.827.342)	(1.826.302)	(1.923.306)	(1.919.667)	(1.917.468)	(1.916.286)	(2.165.518)

Evoluzione degli ammortamenti – secondo decennio di previsione

Evoluzione dei costi "non operativi"

Fra gli altri costi imputati nei conti economici previsionali sono stati considerati gli oneri finanziari e le imposte dell'esercizio.

I primi sono calcolati sull'indebitamento finanziario netto medio (a breve e a medio lungo termine) fra due esercizi consecutivi. Cautelativamente è stato considerato un tasso di interesse di riferimento del 5% fisso su tutto il periodo di previsione. Tale ipotesi è coerente con i valori attualmente offerti dal sistema bancario per coprire il rischio legato alle variazioni dei tassi.

Nella stesura del piano non è stata affrontata una specifica attività di pianificazione fiscale. Nel modello sono state applicate le aliquote Ires ed Irap in vigore ad un valore stimato del possibile imponibile per ciascuna tipologia di imposta. Nel calcolo delle imposte si è tenuto conto della recuperabilità delle perdite generate.

Ricavi della gestione non caratteristica

Nel periodo di previsione il conto economico sarà influenzato dalla valorizzazione della quota annua maturata relativa ad un contributo su investimenti ottenuto dalla provincia nel corso del 2000 (per complessivi 6 MLN/€). L'impatto sul conto economico del contributo terminerà nel corso del nono anno di previsione. Il contributo ha un impatto economico positivo stimabile in circa 0,6 MLN/€ annue.

26 CALENDARIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI

Il piano è basato su un programma di investimenti finalizzato a dotare l'aeroporto delle strutture necessarie per sostenere lo sviluppo del traffico.

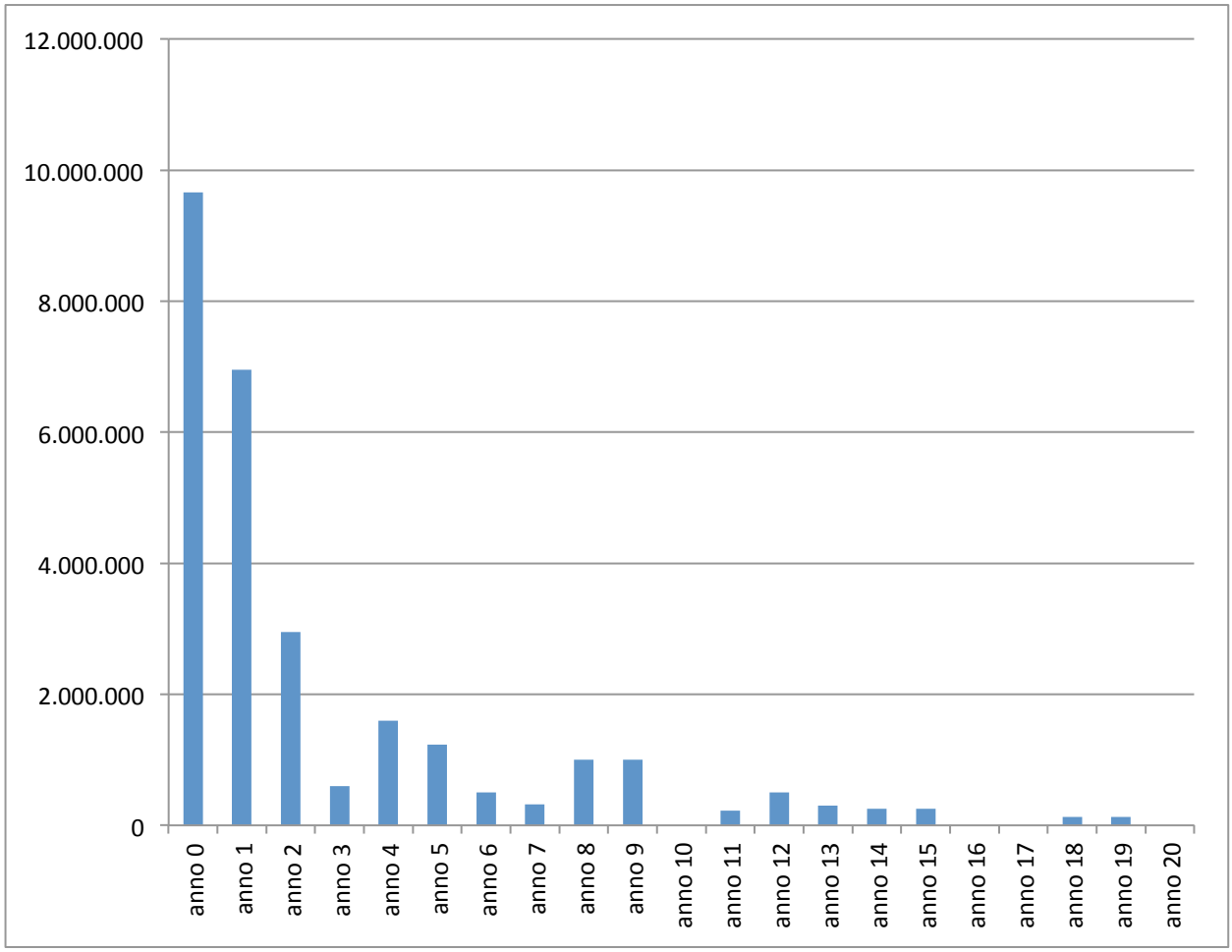
RIF. PSA	TIPOLOGIA INTERVENTO	DESCRIZIONE	anno 10	anno 20	Totale 2012 - 2032
TERMINAL					
01:01	Ampliamento terminal - 2012	Si prevede l'ampliamento del terminal passeggeri di 1600 mq, per un totale di superficie pari a 2.400 mq.	€ 5.100.000,00		€ 5.100.000,00
EDIFICI VARI					
02:01	Ristrutturazione bar	Ristrutturazione bar e adeguamento dello stesso al nuovo ampliamento comprensivo di servizi accessori	€ 500.000,00		€ 500.000,00
02:02	Riqualificazione e ampliamento hangars vicino al terminal	Riqualificazione hangars tra il Terminal passeggeri e l'edificio dei carabinieri		€ 1.020.000,00	€ 1.020.000,00
02:03	Riconversione hangar ex guardia di finanza - 1° step 2022	Rincoversione dell'attuale edificio, di circa 1.500 mq, con annessa area per servizi aeroportuali all'interno dell'area ex. Guardia di Finanza.	€ 600.000,00		€ 600.000,00
VIAVILITA' E PARCHEGGI					
03:01	Parcheggio pullmann a raso fronte terminal	Sistemazione viabilità fronte terminal di accesso e di distribuzione ai parcheggi pullmann	€ 150.000,00		€ 150.000,00
03:02	Viabilità e parcheggio sosta lunga	Realizzazione di nuovo parcheggio e relativa viabilità a sud dell'edificio ex GdF	€ 1.000.000,00		€ 1.000.000,00
03:03	Sistemazioni esterne - verde landside	Sistemazione aree verdi land side	€ 28.000,00		€ 28.000,00
03:04	Riqualificazione viabilità e parcheggi	Sistemazione della viabilità di accesso alla distribuzione dei parcheggi e riqualificazione degli stessi		€ 250.000,00	€ 250.000,00
UTTURE DI VOLO					
04:01	Acquisizione area per adeguamento e messa in sicurezza pista	Acquisizione dell'area per l'adeguamento e la messa in sicurezza della pista pari a circa 96.441 mq	€ 4.563.000,00		€ 4.563.000,00
04:02	Adeguamento e messa in sicurezza della pista	Adeguamento della pista di volo principale compresa la sistemazione della strip 350m e pavimentazione di 17.500 mq	€ 3.900.000,00		€ 3.900.000,00
04:03	Ampliamento piazzale aeromobili - 1° step 2022	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m per un'area totale di 4.800 mq.	€ 500.000,00		€ 500.000,00
04:11	Ampliamento piazzale aeromobili - 2° step 2032	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m per un'area totale di 9.775 mq.		€ 500.000,00	€ 500.000,00
04:04	Nuovo hangar rimessaggio	Realizzazione di un nuovo hangar manutenzione	€ 1.320.000,00		€ 1.320.000,00
04:05	Nuovo deposito carburanti e nuovo deposito deiceng	Nuovo distributore carburanti e nuovo deposito deiceng	€ 900.000,00		€ 900.000,00
04:06	Nuova viabilità perimetrale e recinzione	Con l'acquisizione della nuova area pista e il corrispondente ampliamento del sedime si rende necessario rifare il tratto di viabilità perimetrale a sud, per una lunghezza di circa 985 m per una larghezza di m 5 interni e m 5 esterni	€ 1.150.000,00		€ 1.150.000,00
04:07	Spostamento gasdotto	Spostamento gasdotto per permettere il prolungamento della pista di volo	€ 400.000,00		€ 400.000,00
04:08	Inserimento blast deflector	Nuovo inserimento del blast deflector	€ 400.000,00		€ 400.000,00
04:09	Acquisizione aree per servizi aeroportuali	Acquisizione dell'are da adibire a servizi aeroportuali	€ 1.000.000,00		€ 1.000.000,00
04:10	Varco carraio e varco general aviator vip	Trasformazione del varco attuale e della palazzina Enac a varco carraio e varco general aviator vip	€ 200.000,00		€ 200.000,00
RETI E SOTTOSERVIZI					
05:01	Adeguamento/sostituzione fongoli bordo pista - manutenzione straordinaria	Interventi di riqualifica del sistema di raccolta delle acque di piattaforma della psita di volo	€ 1.500.000,00		€ 1.500.000,00
05:02	Eliminazione lago di laminazione	Interramento dell'attuale lago adibito a laminazione delle piene	€ 1.100.000,00		€ 1.100.000,00
05:03	Realizzazione nuovo sistema di accumulo e drenaggio	Realizzazione di una nuova condotta interrata composta da vasche e pompe di sollevamento	€ 1.000.000,00		€ 1.000.000,00
05:04	Manutenzione straordinaria pista di volo e AVL	Interventi sulla pavimentazione per migliorarne l'aderenza	€ 500.000,00		€ 500.000,00
			Totale 2022	**Totale 2032**	**Totale Interventi**
			25.811.000	**1.770.000**	**27.581.000**

Il piano prevede un programma di investimenti per complessivi 27,6 MLN/€ da effettuarsi nel ventennio di previsione. SI ricorda che un investimento per circa 5,1 MLN/€ nell'ampliamento del terminal è stato effettuato nel corso

dell'esercizio 2011.

Oltre il 50% del complessivo programma di investimenti verrà realizzato nel corso del primo quinquennio per dotare l'aeroporto delle infrastrutture necessarie per lo sviluppo del traffico commerciale come previsto dal piano e adeguare l'aerostazione in maniera da poter sostenere la crescita dei passeggeri. Gli interventi sull'aerostazione sono anche finalizzati a predisporre gli spazi potenzialmente appetibili per attività commerciale per garantire alla società l'incremento dei ricavi di natura non-aviation come previsto dal piano.

Il piano degli investimenti qui presentato è stato approvato anche dalla provincia autonoma di Bolzano che ha deciso di intervenire finanziando il piano di investimenti attraverso apporti di capitale pari ai valori degli investimenti effettivamente sostenuti.



TIPOLOGIA INTERVENTO	DESCRIZIONE	TOTALE	ott-dic 2012	2013 ANNO 1	2014 ANNO 2	2015 ANNO 3	2016 ANNO 4	2017 ANNO 5	2018 ANNO 6	2019 ANNO 7	2020 ANNO 8
Ampliamento terminal - 2012	Si prevede l'ampliamento del terminal passeggeri di 1600 mq, per un totale di superficie pari a 2.400 mq.	**5.100.000**	5.100.000								
Ristrutturazione bar		**500.000**		150.000	350.000						
Riqualificazione e ampliamento hangars vicino al terminal	Riqualificazione hangars tra il Terminal passeggeri e l'edificio dei carabinieri	**1.020.000**									
Riconversione hangar ex guardia di finanza - 1° step 2022	Rincoversione dell'attuale edificio, di circa 1.500 mq, con annessa area per servizi aeroportuali all'interno dell'area ex. Guardia di Finanza.	**600.000**				100.000	500.000				
Parcheggio pullmann a raso fronte terminal	Sistemazione viabilità fronte terminal di accesso e di distribuzione ai parcheggi pullmann	**150.000**			150.000						
Viabilità e parcheggio sosta lunga	Realizzazione di nuovo parcheggio e relativa viabilità a sud dell'edificio ex GdF	**1.000.000**					300.000	700.000			
Sistemazioni esterne - verde landside	Sistemazione aree verdi land side	**28.000**						28.000			
Riqualificazione viabilità e parcheggi	Sistemazione della viabilità di accesso alla distribuzione dei parcheggi e riqualificazione degli stessi	**250.000**									
Acquisizione area per adeguamento e messa in sicurezza pista	Acquisizione dell'area per l'adeguamento e la messa in sicurezza della pista pari a circa 96.441 mq	**4.563.000**	4.563.000								
Adeguamento e messa in sicurezza della pista	Adeguamento della pista di volo principale compresa la sistemazione della strip 350m e pavimentazione di 17.500 mq	**3.900.000**		2.500.000	900.000	500.000					
Ampliamento piazzale aeromobili - 1° step 2022	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m per un'area totale di 4.800 mq.	**500.000**					400.000	100.000			
Ampliamento piazzale aeromobili - 2° step 2032	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m per un'area totale di 9.775 mq.	**500.000**									
Nuovo hangar rimessaggio	Realizzazione di un nuovo hangar manutenzione	**1.320.000**								320.000	1.000.000
Nuovo deposito carburanti e nuovo deposito deiceng	Nuovo distributore carburanti e nuovo deposito deiceng	**900.000**						400.000	500.000		
Nuova viabilità perimetrale e recinzione	Con l'acquisizione della nuova area pista e il corrispondente ampliamento del sedime si rende necessario rifare il tratto di viabilità perimetrale a sud, per una lunghezza di circa 985 m per una larghezza di m 5 interni e m 5 esterni	**1.150.000**		1.000.000	150.000						
Spostamento gasdotto	Spostamento gasdotto per permettere il prolungamento della pista di volo	**400.000**		400.000							
Inserimento blast deflector	Nuovo inserimento del blast deflector	**400.000**					400.000				
Acquisizione aree per servizi aeroportuali	Acquisizione dell'are da adibire a servizi aeroportuali	**1.000.000**									
Varco carraio e varco general aviator vip	Trasformazione del varco attuale e della palazzina Enac a varco carraio e varco general aviator vip	**200.000**		200.000							
Adeguamento/sostituzione fongoli bordo pista - manutenzione straordinaria	Interventi di riqualifica del sistema di raccolta delle acque di piattaforma della psita di volo	**1.500.000**		500.000	1.000.000						
Eliminazione lago di laminazione	Interramento dell'attuale lago adibito a laminazione delle piene	**1.100.000**		900.000	200.000						
Realizzazione nuovo sistema di accumulo e drenaggio	Realizzazione di una nuova condotta interrata composta da vasche e pompe di sollevamento	**1.000.000**		800.000	200.000						
Manutenzione straordinaria pista di volo e AVL	Interventi sulla pavimentazione per migliorarne l'aderenza	**500.000**		500.000							
	TOTALE	**27.581.000**	**9.663.000**	**6.950.000**	**2.950.000**	**600.000**	**1.600.000**	**1.228.000**	**500.000**	**320.000**	**1.000.000**
	TOTALE PROGRESSIVO							**22.991.000**			

TIPOLOGIA INTERVENTO	DESCRIZIONE	TOTALE	2021 ANNO 9	2022 ANNO 10	2023 ANNO 11	2024 ANNO 12	2025 ANNO 13	2026 ANNO 14	2027 ANNO 15	2028 ANNO 16	2029 ANNO 17	2030 ANNO 18	2031 ANNO 19	2032 ANNO 20
Ampliamento terminal - 2012	Si prevede l'ampliamento del terminal passeggeri di 1600 mq, per un totale di superficie pari a 2.400 mq.	**5.100.000**												
Ristrutturazione bar		**500.000**												
Riqualificazione e ampliamento hangars vicino al terminal	Riqualificazione hangars tra il Terminal passeggeri e l'edificio dei carabinieri	**1.020.000**			220.000	500.000	300.000							
Riconversione hangar ex guardia di finanza - 1° step 2022	Rincoversione dell'attuale edificio, di circa 1.500 mq, con annessa area per servizi aeroportuali all'interno dell'area ex. Guardia di Finanza.	**600.000**												
Parcheggio pullmann a raso fronte terminal	Sistemazione viabilità fronte terminal di accesso e di distribuzione ai parcheggi pullmann	**150.000**												
Viabilità e parcheggio sosta lunga	Realizzazione di nuovo parcheggio e relativa viabilità a sud dell'edificio ex GdF	**1.000.000**												
Sistemazioni esterne - verde landside	Sistemazione aree verdi land side	**28.000**												
Riqualificazione viabilità e parcheggi	Sistemazione della viabilità di accesso alla distribuzione dei parcheggi e riqualificazione degli stessi	**250.000**										125.000	125.000	
Acquisizione area per adeguamento e messa in sicurezza pista	Acquisizione dell'area per l'adeguamento e la messa in sicurezza della pista pari a circa 96.441 mq	**4.563.000**												
Adeguamento e messa in sicurezza della pista	Adeguamento della pista di volo principale compresa la sistemazione della strip 350m e pavimentazione di 17.500 mq	**3.900.000**												
Ampliamento piazzale aeromobili - 1° step 2022	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m per un'area totale di 4.800 mq.	**500.000**												
Ampliamento piazzale aeromobili - 2° step 2032	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, che con l'attuale disponibilità di stalli risulterà insufficiente. L'intervento prevede l'estensione di circa 75m per un'area totale di 9.775 mq.	**500.000**						250.000	250.000					
Nuovo hangar rimessaggio	Realizzazione di un nuovo hangar manutenzione	**1.320.000**												
Nuovo deposito carburanti e nuovo deposito deiceng	Nuovo distributore carburanti e nuovo deposito deiceng	**900.000**												
Nuova viabilità perimetrale e recinzione	Con l'acquisizione della nuova area pista e il corrispondente ampliamento del sedime si rende necessario rifare il tratto di viabilità perimetrale a sud, per una lunghezza di circa 985 m per una larghezza di m 5 interni e m 5 esterni	**1.150.000**												
Spostamento gasdotto	Spostamento gasdotto per permettere il prolungamento della pista di volo	**400.000**												
Inserimento blast deflector	Nuovo inserimento del blast deflector	**400.000**												
Acquisizione aree per servizi aeroportuali	Acquisizione dell'are da adibire a servizi aeroportuali	**1.000.000**	1.000.000											
Varco carraio e varco general aviator vip	Trasformazione del varco attuale e della palazzina Enac a varco carraio e varco general aviator vip	**200.000**												
Adeguamento/sostituzione fongoli bordo pista - manutenzione straordinaria	Interventi di riqualifica del sistema di raccolta delle acque di piattaforma della psita di volo	**1.500.000**												
Eliminazione lago di laminazione	Interramento dell'attuale lago adibito a laminazione delle piene	**1.100.000**												
Realizzazione nuovo sistema di accumulo e drenaggio	Realizzazione di una nuova condotta interrata composta da vasche e pompe di sollevamento	**1.000.000**												
Manutenzione straordinaria pista di volo e AVL	Interventi sulla pavimentazione per migliorarne l'aderenza	**500.000**												
	TOTALE	**27.581.000**	**1.000.000**	**0**	**220.000**	**500.000**	**300.000**	**250.000**	**250.000**	**0**	**0**	**125.000**	**125.000**	**0**
	TOTALE PROGRESSIVO			**2.820.000**										

27 Evoluzione patrimoniale e fabbisogno finanziario nel periodo di piano

Le assunzioni circa il possibile sviluppo del volume d'affari generato dall'aeroporto e del piano degli investimenti descritto in precedenza implicano l'attivazione di fonti finanziare per le seguenti finalità:

a) sostenere gli investimenti;

b) sostenere l'incremento di capitale circolante conseguente allo sviluppo dei ricavi;

c) sostenere la fase di messa a regime dell'aerostazione;

Il piano individua negli aumenti di capitale già approvati dalla Provincia sugli investimenti la principale fonte finanziaria.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
STATO PATRIMONIALE (€)	ANNO1	ANNO2	ANNO3	ANNO4	ANNO5	ANNO6	ANNO7	ANNO8	ANNO9	ANNO10
IMMOBILIZZAZIONI NETTE	**32.049.468**	**33.729.753**	**32.792.106**	**32.624.367**	**32.025.938**	**30.595.189**	**29.324.945**	**28.851.468**	**28.411.912**	**26.892.852**
Immateriali	101.988	101.510	101.032	100.553	100.075	99.597	99.597	99.597	99.597	99.597
Materiali	31.947.480	33.628.243	32.691.074	32.523.814	31.925.862	30.495.592	29.225.348	28.751.871	28.312.315	26.793.255
Finanziarie										
CAPITALE CIRCOLANTE	**2.446.903**	**2.418.821**	**2.629.462**	**2.798.941**	**2.803.179**	**2.807.145**	**2.830.343**	**2.849.025**	**2.804.711**	**2.844.892**
Rimanenze	19.874	19.875	21.036	21.072	21.109	21.146	21.183	21.220	21.257	21.295
Crediti commerciali netti	1.691.985	1.663.902	1.873.383	2.042.824	2.047.026	2.050.955	2.074.115	2.092.761	2.048.410	2.088.553
Altri crediti a B.T.	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044
Ratei e risconti attivi										
TOTALE ATTIVITA'	**34.496.371**	**36.148.574**	**35.421.568**	**35.423.308**	**34.829.116**	**33.402.334**	**32.155.288**	**31.700.493**	**31.216.624**	**29.737.744**
PATRIMONIO NETTO	**21.743.991**	**24.212.600**	**24.269.034**	**25.362.526**	**24.828.005**	**24.203.992**	**23.967.677**	**23.324.049**	**22.585.867**	**21.863.296**
Capitale Sociale	23.223.377	26.173.377	26.773.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377
Perdite cumulate/copertura perdite	(903.333)	(1.479.386)	(1.960.777)	(2.504.343)	(3.010.851)	(3.545.372)	(4.169.385)	(4.405.700)	(5.049.328)	(5.787.510)
Utile o (Perdita) d'esercizio	(576.053)	(481.391)	(543.566)	(506.508)	(534.521)	(624.013)	(236.315)	(643.628)	(738.182)	(722.571)
PASSIVITA' A M.L.T.	**3.324.050**	**3.237.825**	**3.147.289**	**3.052.226**	**2.952.410**	**2.847.603**	**2.737.555**	**2.622.005**	**2.352.831**	**2.218.045**
Banche a M.L.T.	2.814.008	2.713.981	2.608.952	2.498.672	2.382.878	2.261.294	2.133.631	1.999.585	1.858.836	1.711.050
Fondo TFR	276.047	289.849	304.342	319.559	335.537	352.314	369.930	388.426	260.000	273.000
Fondi per rischi ed oneri	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995
PASSIVITA' A B.T.	**9.428.330**	**8.698.148**	**8.005.245**	**7.008.556**	**7.048.702**	**6.350.740**	**5.450.055**	**5.754.439**	**6.277.926**	**5.656.403**
PFN a BREVE	4.822.988	4.710.632	4.594.992	4.192.792	4.859.733	4.788.558	4.514.653	4.837.444	5.360.698	4.738.935
Debiti vs Fornitori	451.287	460.461	510.198	542.708	542.914	543.127	543.347	543.573	543.807	544.047
Altri debiti	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421
RISC.CONTRIBUTI	3.780.634	3.153.634	2.526.634	1.899.634	1.272.634	645.634	18.634	-	-	-
RISC.CONTRIBUTI INV (2012-2030)										
TOTALE PASSIVITA'	**34.496.371**	**36.148.574**	**35.421.568**	**35.423.308**	**34.829.116**	**33.402.334**	**32.155.288**	**31.700.493**	**31.216.624**	**29.737.744**

Evoluzione patrimoniale - primo decennio di previsione

Fra le fonti finanziarie si segnala anche il mutuo ventennale che l'azienda attiverà entro la fine del 2012 per completare il finanziamento dell'impianto fotovoltaico. Il costo in termini di tasso di interesse sarà pari al 5% (tasso fisso).
Nel 2020 si concluderà anche il risconto del contributo erogato dalla Provincia nell'anno 2000.

Il piano non prevede erogazione l'erogazione di dividendi anche quando le disponibilità finanziarie ed il risultato annuo lo consentirebbero
Anche per questo motivo il piano evidenzia un progressivo e significativo accumulo di cassa da parte della società nel secondo decennio di previsione quando, migliorata la redditività operativa e sostenuti i previsti investimenti, la società genererà un cash flow positivo superiori a 1,2 MLN/€.

È importante sottolineare come un significativo contributo alla complessiva generazione di cassa sia fornito dal corrispettivo per passeggero pagante previsto dal contratto di servizio stipulato con la Provincia autonoma di Bolzano e descritto nelle sezioni precedenti.

STATO PATRIMONIALE (€)	2023 ANNO11	2024 ANNO12	2025 ANNO13	2026 ANNO14	2027 ANNO15	2028 ANNO16	2029 ANNO17	2030 ANNO18	2031 ANNO19	2032 ANNO20
IMMOBILIZZAZIONI NETTE	**25.586.396**	**24.597.578**	**23.488.435**	**22.204.068**	**20.914.946**	**19.270.621**	**17.621.242**	**16.088.616**	**14.548.327**	**12.625.336**
Immateriali	99.597	99.597	99.597	99.597	99.597	99.597	99.597	99.597	99.597	99.597
Materiali	25.486.799	24.497.981	23.388.838	22.104.471	20.815.349	19.171.024	17.521.645	15.989.019	14.448.730	12.525.739
Finanziarie										
CAPITALE CIRCOLANTE	**2.806.490**	**2.784.856**	**2.756.404**	**2.749.279**	**2.756.816**	**2.735.886**	**2.730.268**	**2.704.001**	**2.689.873**	**2.680.686**
Rimanenze	21.332	21.369	21.407	21.444	21.482	21.519	21.557	21.595	21.603	21.603
Crediti commerciali netti	2.050.114	2.028.443	1.999.954	1.992.790	2.000.290	1.979.323	1.973.667	1.947.362	1.933.226	1.924.039
Altri crediti a B.T.	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044	735.044
Ratei e risconti attivi										
TOTALE ATTIVITA'	**28.392.886**	**27.382.435**	**26.244.839**	**24.953.346**	**23.671.761**	**22.006.507**	**20.351.510**	**18.792.617**	**17.238.200**	**15.306.022**
PATRIMONIO NETTO	**21.048.963**	**20.251.737**	**19.479.832**	**18.587.339**	**17.734.625**	**16.751.587**	**15.783.854**	**14.780.652**	**13.765.852**	**12.516.822**
Capitale Sociale	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377	28.373.377
Perdite cumulate/copertura perdite	(6.510.081)	(7.324.415)	(8.121.640)	(8.893.545)	(9.786.039)	(10.638.752)	(11.621.791)	(12.589.523)	(13.592.725)	(14.607.525)
Utile o (Perdita) d'esercizio	(814.333)	(797.226)	(771.905)	(892.493)	(852.713)	(983.039)	(967.732)	(1.003.202)	(1.014.800)	(1.249.031)
PASSIVITA' A M.L.T.	**2.076.520**	**1.927.918**	**1.771.887**	**1.608.053**	**1.436.029**	**1.255.403**	**1.065.745**	**866.605**	**657.508**	**678.683**
Banche a M.L.T.	1.555.875	1.392.941	1.221.860	1.042.225	853.609	655.561	447.612	229.265	-	-
Fondo TFR	286.650	300.983	316.032	331.833	348.425	365.846	384.138	403.345	423.513	444.688
Fondi per rischi ed oneri	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995	233.995
PASSIVITA' A B.T.	**5.267.404**	**5.202.779**	**4.993.121**	**4.757.954**	**4.501.108**	**3.999.518**	**3.501.911**	**3.145.359**	**2.814.840**	**2.110.517**
PFN a BREVE	4.349.689	4.284.811	4.074.892	3.839.458	3.582.337	3.080.467	2.582.571	2.225.725	1.896.024	1.194.262
Debiti vs Fornitori	544.294	544.547	544.808	545.075	545.349	545.630	545.919	546.213	545.395	542.834
Altri debiti	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421	373.421
RISC.CONTRIBUTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RISC.CONTRIBUTI INV (2012-2030)										
TOTALE PASSIVITA'	**28.392.886**	**27.382.435**	**26.244.839**	**24.953.346**	**23.671.761**	**22.006.507**	**20.351.510**	**18.792.617**	**17.238.200**	**15.306.022**

Evoluzione patrimoniale - secondo decennio di previsione

Il valore residuo delle immobilizzazioni materiali al ventesimo anno di previsione è in prevalenza riconducibile al valore dei terreni (non ammortizzati nel piano) e, in via residuale, dei cespiti operativi di proprietà della società e non devolvibili al termine della durata della concessione.

Il rendiconto finanziario mostra per il periodo di piano le variazioni annue della posizione finanziaria netta a breve (Cassa al netto del debito finanziario a breve termine) identificando gli effetti finanziari della gestione operativa, della dinamica del circolante, degli investimenti e delle fonti finanziarie attivate.

RENDICONTO FINANZIARIO	2013 ANNO1	2014 ANNO2	2015 ANNO3	2016 ANNO4	2017 ANNO5	2018 ANNO6	2019 ANNO7	2020 ANNO8	2021 ANNO9	2022 ANNO10
+ Utile Netto	(576.053)	(481.391)	(543.566)	(506.508)	(534.521)	(624.013)	(236.315)	(643.628)	(738.182)	(722.571)
+ Ammortamenti e Accantonamenti netti	773.750	802.962	1.079.296	1.304.699	1.362.551	1.463.878	1.116.220	1.601.468	1.583.813	1.661.120
+ Var. TFR & Altri fondi	157.565	161.843	180.044	194.932	196.044	197.172	199.947	202.386	51.756	196.538
= CASH FLOW DELLA GEST. REDDITUALE	**355.261**	**483.415**	**715.774**	**993.123**	**1.024.075**	**1.037.037**	**1.079.852**	**1.160.225**	**897.387**	**1.135.087**
+/- VAR CCN Operativo	**14.091**	**(110.784)**	**(326.456)**	**(316.683)**	**(184.099)**	**(184.148)**	**(205.309)**	**(202.346)**	**(135.635)**	**(223.478)**
Var. Magazzino	(2.096)	(0)	(1.161)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)
Var. Crediti commerciali	(7.433)	(119.958)	(375.032)	(349.157)	(184.268)	(184.324)	(205.491)	(202.535)	(135.831)	(223.681)
Var. Fornitori	23.621	9.174	49.737	32.510	206	213	220	226	233	240
+/- VAR ALTRE POSTE A B.T.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Var. altre poste dell'attivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Var. altre poste del passivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Var. Ratei e risconti attivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
= CASH FLOW OPERATIVO	**369.352**	**372.630**	**389.318**	**676.440**	**839.976**	**852.889**	**874.543**	**957.880**	**761.752**	**911.609**
+/- C.F PER GLI INVESTIMENTI (NETTI)	**(7.081.842)**	**(3.110.247)**	**(768.649)**	**(1.763.961)**	**(1.391.122)**	**(660.130)**	**(472.976)**	**(1.146.625)**	**(1.144.257)**	**(142.060)**
- Inv. Imm. Immateriali	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
- CAPEX (mantenimento)	(131.842)	(160.247)	(168.649)	(163.961)	(163.122)	(160.130)	(152.976)	(146.625)	(144.257)	(142.060)
- Inv. Imm. Materiali	(6.950.000)	(2.950.000)	(600.000)	(1.600.000)	(1.228.000)	(500.000)	(320.000)	(1.000.000)	(1.000.000)	-
- Inv. Imm. Finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
= CASH FLOW A SERVIZIO DEL DEBITO	**(6.712.490)**	**(2.737.617)**	**(379.331)**	**(1.087.520)**	**(551.146)**	**192.759**	**401.567**	**(188.745)**	**(382.506)**	**769.549**
+/- C. F. DELLA GEST. FINANZIARIA	**6.854.736**	**2.849.973**	**494.971**	**1.489.720**	**(115.794)**	**(121.584)**	**(127.663)**	**(134.046)**	**(140.749)**	**(147.786)**
+ Aucap	6.950.000	2.950.000	600.000	1.600.000	-	-	-	-	-	-
+ Attivazioni finanziamenti a M.L.T.										
- Rimborso finanziamenti a M.L.T	(95.264)	(100.027)	(105.029)	(110.280)	(115.794)	(121.584)	(127.663)	(134.046)	(140.749)	(147.786)
= FREE CASH FLOW (FCFE)	**142.246**	**112.356**	**115.641**	**402.199**	**(666.940)**	**71.175**	**273.904**	**(322.791)**	**(523.254)**	**621.763**
PFN a B.T. Iniziale	(4.965.234)	(4.822.988)	(4.710.632)	(4.594.992)	(4.192.792)	(4.859.733)	(4.788.558)	(4.514.653)	(4.837.444)	(5.360.698)
PFN a B.T. Finale	(4.822.988)	(4.710.632)	(4.594.992)	(4.192.792)	(4.859.733)	(4.788.558)	(4.514.653)	(4.837.444)	(5.360.698)	(4.738.935)

Rendiconto finanziario – primo decennio di previsione

Come evidenziato nelle sezioni precedenti il piano prevede significativi investimenti nei primi 5 anni di previsione. Tali investimenti si considerano integralmente finanziati attraverso aumenti di capitale da parte degli azionisti (riga "Aucap").

Il piano prevede che la società sarà in grado di generare un flusso di cassa potenziale derivante dalla gestione

reddituale positivo grazie al fatto che gli investimenti saranno prevalentemente finanziati attraverso contributi provinciali e l'equilibrio economico sarà garantito dal Contributo di Gestione che la provincia riconoscerà annualmente ad ABD.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
RENDICONTO FINANZIARIO	ANNO11	ANNO12	ANNO13	ANNO14	ANNO15	ANNO16	ANNO17	ANNO18	ANNO19	ANNO20
+ Utile Netto	(814.333)	(797.226)	(771.905)	(892.493)	(852.713)	(983.039)	(967.732)	(1.003.202)	(1.014.800)	(1.249.031)
+ Ammortamenti e Accantonamenti netti	1.660.920	1.616.750	1.532.131	1.651.809	1.650.143	1.748.899	1.745.732	1.745.732	1.745.732	1.995.732
+ Var. TFR & Altri fondi	193.975	192.846	191.181	191.334	192.751	191.828	192.227	190.942	190.721	190.961
= CASH FLOW DELLA GEST. REDDITUALE	**1.040.561**	**1.012.370**	**951.407**	**950.650**	**990.181**	**957.689**	**970.227**	**933.473**	**921.653**	**937.663**
+/- VAR CCN Operativo	**(141.676)**	**(156.626)**	**(147.419)**	**(168.140)**	**(183.423)**	**(153.197)**	**(168.028)**	**(145.173)**	**(157.245)**	**(163.159)**
Var. Magazzino	(37)	(37)	(37)	(37)	(38)	(38)	(38)	(38)	(9)	-
Var. Crediti commerciali	(141.886)	(156.842)	(147.642)	(168.370)	(183.659)	(153.440)	(168.279)	(145.430)	(156.418)	(160.598)
Var. Fornitori	247	254	261	267	274	281	288	295	(818)	(2.561)
+/- VAR ALTRE POSTE A B.T.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Var. altre poste dell'attivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Var. altre poste del passivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Var. Ratei e risconti attivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
= CASH FLOW OPERATIVO	**898.885**	**855.744**	**803.988**	**782.511**	**806.758**	**804.492**	**802.198**	**788.300**	**764.409**	**774.504**
+/- C.F PER GLI INVESTIMENTI (NETTI)	**(354.464)**	**(627.932)**	**(422.988)**	**(367.442)**	**(361.020)**	**(104.575)**	**(96.353)**	**(213.106)**	**(205.443)**	**(72.742)**
- Inv. Imm. Immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- CAPEX (mantenimento)	(134.464)	(127.932)	(122.988)	(117.442)	(111.020)	(104.575)	(96.353)	(88.106)	(80.443)	(72.742)
- Inv. Imm. Materiali	(220.000)	(500.000)	(300.000)	(250.000)	(250.000)	-	-	(125.000)	(125.000)	-
- Inv. Imm. Finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
= CASH FLOW A SERVIZIO DEL DEBITO	**544.421**	**227.812**	**381.000**	**415.069**	**445.738**	**699.918**	**705.845**	**575.194**	**558.966**	**701.762**
+/- C. F. DELLA GEST. FINANZIARIA	**(155.175)**	**(162.934)**	**(171.081)**	**(179.635)**	**(188.617)**	**(198.047)**	**(207.950)**	**(218.347)**	**(229.265)**	**-**
+ Aucap	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Attivazioni finanziamenti a M.L.T.										
- Rimborso finanziamenti a M.L.T	(155.175)	(162.934)	(171.081)	(179.635)	(188.617)	(198.047)	(207.950)	(218.347)	(229.265)	-
= FREE CASH FLOW (FCFE)	**389.246**	**64.878**	**209.919**	**235.434**	**257.121**	**501.870**	**497.896**	**356.846**	**329.701**	**701.762**
PFN a B.T. Iniziale	(4.738.935)	(4.349.689)	(4.284.811)	(4.074.892)	(3.839.458)	(3.582.337)	(3.080.467)	(2.582.571)	(2.225.725)	(1.896.024)
PFN a B.T. Finale	(4.349.689)	(4.284.811)	(4.074.892)	(3.839.458)	(3.582.337)	(3.080.467)	(2.582.571)	(2.225.725)	(1.896.024)	(1.194.262)

Rendiconto finanziario – secondo decennio di previsione

Nel secondo decennio di previsione il modello prevede il consolidamento della capacità della società di generare cassa dalla gestione reddituale. Il cash flow operativo risulta essere più elevato rispetto al fabbisogno per il rimborso dei finanziamenti a medio lungo termine attivati nei periodi precedenti. La società dovrebbe quindi, sulla base delle ipotesi esposte, raggiungere non solo una situazione di sostanziale equilibrio finanziario, ma anche disporre delle risorse necessarie per eventualmente cogliere nuove opportunità di crescita.

27.1 Piano Economico Finanziario e principali indicatori (Circolare attuativa del D.M. 521/97)

SCHEDA C1

		2007	2008	2009	2010	2011	2012
ENTRATE	Totale '07-'12						
Ricavi							
aeronautici	10.648.333	1.742.558	1.842.404	1.398.837	1.708.270	2.217.694	1.738.570
non aeronautici	8.108.081	297.292	222.053	313.685	1.529.112	2.853.439	2.892.500
Capitale proprio	29.028.604	3.867.169	2.074.105	5.229.174	2.864.482	5.666.078	9.327.596
Finanziamenti bancari m/l termine	-						
Finanziamenti bancari a breve	33.599.337	3.820.787	5.712.874	3.297.823	8.154.803	7.440.025	5.173.025
Altri ricavi	5.221.018	808.973	652.937	630.708	779.584	1.039.816	1.309.000
Contributi POR 2000-2006	-						
Totale Entrate	**86.605.373**	**10.536.779**	**10.504.373**	**10.870.227**	**15.036.251**	**19.217.052**	**20.440.691**
USCITE [*]							
Costi di investimento							
Costi di gestione							
canoni		(13.752)	(7.427)	(5.886)	(3.985)	(5.701)	(5.651)
personale		(1.187.364)	(1.187.275)	(1.248.355)	(1.278.699)	(1.339.909)	(1.355.000)
manutenzione beni gratuitamente devolvibili							
manutenzione beni propri		(220.007)	(145.611)	(225.859)	(226.208)	(265.410)	(235.667)
beni, servizi e forniture		(1.615.155)	(1.902.892)	(1.528.489)	(1.950.284)	(2.550.975)	(2.199.872)
altri costi		(179.797)	(159.493)	(173.013)	(173.324)	(207.695)	(130.461)
Finanziamenti							
Rimborsi finanziamenti a m/l termine							
Rimborsi finanziamenti a breve							
Oneri finanz. su finanz. a m/l termine							
Imposte sul reddito						**(58.332)**	**(120.000)**
Totale Uscite	**(21.907.548)**	**(3.216.075)**	**(3.402.698)**	**(3.181.602)**	**(3.632.500)**	**(4.428.022)**	**(4.046.651)**
Saldo prima degli interessi (E - U)	64.697.825	7.320.704	7.101.675	7.688.625	11.403.751	14.789.030	16.394.040
Interessi attivi a breve	94.261	15.083	297	5.069	4.612	35.633	33.567
Interessi passivi a breve	**(1.477.949)**	**(198.287)**	**(284.443)**	**(159.701)**	**(149.446)**	**(387.505)**	**(298.567)**
Saldo finale cumulato	63.314.137	7.137.500	6.817.529	7.533.993	11.258.917	14.437.158	16.129.040

SCHEDA C2

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ENTRATE	Totale '13-'32										
Ricavi											
aeronautici	62.150.259	2.233.601	2.352.420	2.777.748	3.105.488	3.132.332	3.140.397	3.144.654	3.172.173	3.180.921	3.185.868
non aeronautici	55.676.154	2.645.519	2.701.110	2.737.715	2.785.305	2.779.620	2.770.233	2.766.064	2.758.228	2.755.646	2.749.432
Capitale proprio	361.000.000	14.330.000	15.830.000	15.830.000	16.130.000	16.430.000	16.730.000	17.030.000	17.330.000	17.630.000	17.930.000
Finanziamenti bancari m/l termine	306.100.000	10.000.000	18.000.000	18.000.000	17.700.000	17.400.000	17.100.000	16.800.000	16.500.000	16.200.000	15.900.000
Finanziamenti bancari a breve	15.100.000	1.000.000	1.500.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000
Altri ricavi	12.465.743	1.052.635	1.053.467	1.056.444	1.058.738	1.058.926	1.058.983	1.059.013	450.839	428.166	424.142
Contributi POR											
Totale Entrate	**812.492.156**	**31.261.755**	**41.436.997**	**41.101.907**	**41.479.531**	**41.500.878**	**41.499.613**	**41.499.731**	**40.911.240**	**40.894.733**	**40.889.442**
USCITE [*]											
Costi di investimento	-										
Costi di gestione	-										
canoni	(389.478)	(9.043)	(10.665)	(14.858)	(20.070)	(20.169)	(20.269)	(20.369)	(20.470)	(20.571)	(20.673)
personale	(38.250.000)	(1.600.000)	(1.650.000)	(1.700.000)	(1.700.000)	(1.700.000)	(1.800.000)	(1.800.000)	(1.800.000)	(1.900.000)	(1.900.000)
manutenzione beni gratuitamente devolvibi	-										
manutenzione beni propri	(6.350.000)	(250.000)	(250.000)	(250.000)	(250.000)	(250.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)
beni, servizi e forniture	(45.583.245)	(2.152.939)	(2.170.385)	(2.367.701)	(2.436.487)	(2.387.907)	(2.339.393)	(2.340.947)	(2.342.568)	(2.344.257)	(2.346.015)
altri costi	(6.400.000)	(250.000)	(250.000)	(250.000)	(250.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)
Finanziamenti	-										
Rimborsi finanziamenti a m/l termine	(5.100.000)				(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)
Rimborsi finanziamenti a breve	(800.000)			(800.000)							
Oneri finanz. su finanz. a m/l termine	-										
	-										
Imposte sul reddito	(1.099.685)	(40.698)	(47.194)	(47.658)	(51.346)	(51.722)	(49.414)	(61.270)	(47.835)	(49.573)	(47.553)
	-										
Totale Uscite	(103.972.408)	(4.302.680)	(4.378.244)	(5.430.217)	(5.007.903)	(5.009.798)	(5.109.076)	(5.122.586)	(5.110.873)	(5.214.401)	(5.214.241)
Saldo prima degli interessi (E - U)	708.519.748	26.959.075	37.058.753	35.671.690	36.471.628	36.491.080	36.390.537	36.377.145	35.800.367	35.680.332	35.675.201
Interessi attivi a breve	3.200.488	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Interessi passivi a breve	(2.906.822)	(455.967)	(378.376)	(347.622)	(309.601)	(259.042)	(226.540)	(201.684)	(153.648)	(116.776)	(94.954)
Saldo finale cumulato		26.513.108	36.690.377	35.334.068	36.172.027	36.242.038	36.173.997	36.185.461	35.656.719	35.573.556	35.590.247

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ENTRATE	Totale '13-'32										
Ricavi											
aeronautici	62.150.259	3.214.085	3.223.540	3.229.201	3.258.142	3.268.328	3.274.730	3.304.419	3.315.363	3.313.096	3.323.753
non aeronautici	55.676.154	2.748.511	2.754.720	2.757.504	2.777.957	2.803.676	2.825.785	2.853.220	2.877.108	2.904.863	2.923.938
Capitale proprio	361.000.000	18.230.000	18.530.000	18.830.000	19.130.000	19.430.000	19.730.000	20.030.000	20.330.000	20.630.000	20.930.000
Finanziamenti bancari m/l termine	306.100.000	15.600.000	15.300.000	15.000.000	14.700.000	14.400.000	14.100.000	13.800.000	13.500.000	13.200.000	12.900.000
Finanziamenti bancari a breve	15.100.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000
Altri ricavi	12.465.743	420.322	416.409	412.511	408.814	405.025	401.248	397.673	394.004	397.874	110.510
Contributi POR											
Totale Entrate	**812.492.156**	**40.912.918**	**40.924.669**	**40.929.216**	**40.974.913**	**41.007.029**	**41.031.763**	**41.085.312**	**41.116.475**	**41.145.833**	**40.888.201**
USCITE [*]											
Costi di investimento	-										
Costi di gestione	-										
canoni	(389.478)	(20.775)	(20.879)	(20.983)	(21.086)	(21.191)	(21.297)	(21.403)	(21.509)	(21.400)	(21.800)
personale	(38.250.000)	(1.900.000)	(2.000.000)	(2.000.000)	(2.000.000)	(2.100.000)	(2.100.000)	(2.100.000)	(2.100.000)	(2.200.000)	(2.200.000)
manutenzione beni gratuitamente devolvibi	-										
manutenzione beni propri	(6.350.000)	(300.000)	(300.000)	(350.000)	(350.000)	(350.000)	(350.000)	(400.000)	(400.000)	(400.000)	(400.000)
beni, servizi e forniture	(45.583.245)	(2.297.844)	(2.299.741)	(2.251.710)	(2.253.751)	(2.255.862)	(2.258.047)	(2.210.305)	(2.212.637)	(2.160.374)	(2.154.375)
altri costi	(6.400.000)	(350.000)	(350.000)	(350.000)	(350.000)	(350.000)	(350.000)	(350.000)	(350.000)	(400.000)	(400.000)
Finanziamenti	-										
Rimborsi finanziamenti a m/l termine	(5.100.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)	(300.000)
Rimborsi finanziamenti a breve	(800.000)										
Oneri finanz. su finanz. a m/l termine	-										
	-										
Imposte sul reddito	(1.099.685)	(49.735)	(53.608)	(58.228)	(57.622)	(60.757)	(60.602)	(64.945)	(68.822)	(72.235)	(58.868)
	-										
Totale Uscite	(103.972.408)	(5.218.354)	(5.324.228)	(5.330.921)	(5.332.459)	(5.437.810)	(5.439.946)	(5.446.653)	(5.452.968)	(5.554.009)	(5.535.043)
Saldo prima degli interessi (E - U)	708.519.748	35.694.564	35.600.441	35.598.296	35.642.454	35.569.219	35.591.817	35.638.659	35.663.507	35.591.824	35.353.158
Interessi attivi a breve	3.200.488	10.000	65.223	123.135	181.602	249.060	321.522	404.268	497.806	581.476	666.396
Interessi passivi a breve	(2.906.822)	(47.612)	(35.000)	(35.000)	(35.000)	(35.000)	(35.000)	(35.000)	(35.000)	(35.000)	(35.000)
Saldo finale cumulato		35.656.952	35.630.664	35.686.431	35.789.056	35.783.279	35.878.339	36.007.927	36.126.313	36.138.300	35.984.554

SCHEDA D1

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Indici di costo						
Costi totali/WLU *	42,93	52,71	61,56	66,82	73,85	97,61
Costi operativi/WLU **	27,08	34,32	37,40	43,30	51,20	63,92
Costo del lavoro/WLU	15,85	18,39	24,15	23,52	22,64	33,68
Costo del lavoro/costi totali	0,37	0,35	0,39	0,35	0,31	0,35
Indici di produttività del lavoro						
WLU/Numero degli addetti	2.584	2.483	1.782	1.647	1.849	1.257
Ricavi totali/Numero degli addetti	98.235	104.515	80.801	121.726	190.967	185.627
Indici della capacità di generare reddito						
Ricavi totali/WLU	38,02	42,09	45,33	73,89	103,27	147,66
Ricavi aviation/WLU	23,26	28,54	27,06	31,42	37,48	43,22
Ricavi non aviation/WLU	14,77	13,55	18,27	42,47	65,80	104,44
Ricavi aviation/Ricavi totali***	61%	68%	60%	43%	36%	29%
Ricavi non aviation/Ricavi totali	39%	32%	40%	57%	64%	71%
Indici di performance delle attività commerciali						
Ricavi per attività commerciali/Numero passeggeri	10.251	8.541	10.817	46.337	89.170	90.391
Indici di profitto						
Profitto o perdita/WLU	(23,93)	(29,06)	(45,75)	(23,88)	(3,02)	(0,50)
Fatturato/Costi	0,89	0,80	0,74	1,11	1,40	1,51

* I costi totali sono considerati pari ai costi operativi più il costo del lavoro
** I costi operativi sono considerati al netto del costo del lavoro
*** I ricavi totali includono anche la voce "Altri ricavi"

WLU	74.922	64.554	51.687	54.365	59.172	40.229
Addetti	29	26	29	33	32	32
Utile netto (CONTO ECONIMICO)	- 1.793.064	- 1.875.840	- 2.364.692	- 1.298.403	- 178.483	- 20.000

SCHEDA D2

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Indici di costo										
Costi totali/WLU	51,68	43,44	31,85	23,16	23,05	23,43	23,32	23,21	23,58	23,47
Costi operativi/WLU	32,28	26,89	20,03	14,70	14,63	14,57	14,50	14,44	14,37	14,31
Costo del lavoro/WLU	19,40	16,55	11,82	8,45	8,41	8,86	8,81	8,77	9,21	9,16
Costo del lavoro/costi totali	38%	38%	37%	37%	36%	38%	38%	38%	39%	39%
Indici di produttività del lavoro										
WLU/Numero degli addetti	2.577	3.116	4.360	5.915	5.945	5.643	5.672	5.864	5.894	5.924
Ricavi totali/Numero degli addetti	185.367	190.844	199.149	204.398	205.026	193.600	193.604	182.321	181.850	181.698
Valore aggiunto/Numero addetti	268.554	274.626	286.499	291.356	292.028	275.813	275.862	266.979	266.559	266.461
Indici di produttività del capitale										
Valore aggiunto/costi di capitale										
Indici della capacità di generare reddito										
Ricavi totali/WLU	71,9	61,3	45,7	34,6	34,5	34,3	34,1	31,1	30,9	30,7
Entrate aeronautiche/WLU	27,1	23,6	19,3	15,4	15,5	15,5	15,4	15,5	15,4	15,4
Entrate non aeronautiche/WLU	44,8	37,7	26,4	19,1	19,0	18,8	18,7	15,6	15,4	15,3
Entrate aeronautiche/Ricavi totali	38%	39%	42%	45%	45%	45%	45%	50%	50%	50%
Entrate non aeronautiche/Ricavi totali	62%	61%	58%	55%	55%	55%	55%	50%	50%	50%
Royalties per attività di assistenza a terra affidate a terzi *										
Indici di performance delle attività commerciali										
Ricavi per attività commerciali/Numero passeggeri										
Indici di profitto										
Profitto o perdita/WLU	3.125,00	3.125,00	3.030,30	2.941,18	2.941,18	2.777,78	2.777,78	2.857,14	2.857,14	2.857,14
Fatturato/Costi	1,39	1,41	1,43	1,49	1,50	1,46	1,46	1,34	1,31	1,31
Utile non distribuito/Utile netto d'esercizio	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Capitale sociale/Investimenti **										
WLU	82.470	99.699	143.885	201.100	202.127	203.161	204.200	205.245	206.295	207.352
Addetti	32	32	33	34	34	36	36	35	35	35
Utile netto (CONTO ECONIMICO)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Indici di costo										
Costi totali/WLU	23,36	23,73	23,62	23,51	23,87	23,76	23,65	23,54	23,96	24,09
Costi operativi/WLU	14,24	14,18	14,12	14,06	13,99	13,93	13,87	13,81	13,79	13,85
Costo del lavoro/WLU	9,12	9,55	9,50	9,45	9,87	9,82	9,77	9,72	10,17	10,24
Costo del lavoro/costi totali	39%	40%	40%	40%	41%	41%	41%	41%	42%	43%
Indici di produttività del lavoro										
WLU/Numero degli addetti	5.955	5.819	5.849	5.720	5.909	5.779	5.809	6.172	6.179	6.140
Ricavi totali/Numero degli addetti	182.369	177.630	177.756	174.187	179.917	175.723	177.171	188.185	189.024	181.663
Valore aggiunto/Numero addetti	267.187	260.147	260.331	254.588	262.613	256.246	257.757	273.446	274.217	266.696
Indici di produttività del capitale										
Valore aggiunto/costi di capitale										
Indici della capacità di generare reddito										
Ricavi totali/WLU	30,6	30,5	30,4	30,5	30,4	30,4	30,5	30,5	30,6	29,6
Entrate aeronautiche/WLU	15,4	15,4	15,3	15,4	15,4	15,3	15,4	15,3	15,3	15,5
Entrate non aeronautiche/WLU	15,2	15,1	15,1	15,1	15,1	15,1	15,1	15,1	15,3	14,1
Entrate aeronautiche/Ricavi totali	50%	50%	50%	51%	50%	50%	50%	50%	50%	52%
Entrate non aeronautiche/Ricavi totali	50%	50%	50%	49%	50%	50%	50%	50%	50%	48%
Royalties per attività di assistenza a terra affidate a terzi *										
Indici di performance delle attività commerciali										
Ricavi per attività commerciali/Numero passeggeri										
Indici di profitto										
Profitto o perdita/WLU	2.857,14	2.777,78	2.777,78	2.702,70	2.777,78	2.702,70	2.702,70	2.857,14	2.857,14	2.857,14
Fatturato/Costi	1,31	1,29	1,29	1,30	1,28	1,28	1,29	1,30	1,28	1,23
Utile non distribuito/Utile netto d'esercizio	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Capitale sociale/Investimenti **										
WLU	208.414	209.482	210.557	211.637	212.724	213.816	214.915	216.020	216.268	214.893
Addetti	35	36	36	37	36	37	37	35	35	35
Utile netto (CONTO ECONIMICO)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000